ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 0 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30⁰/₀ zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

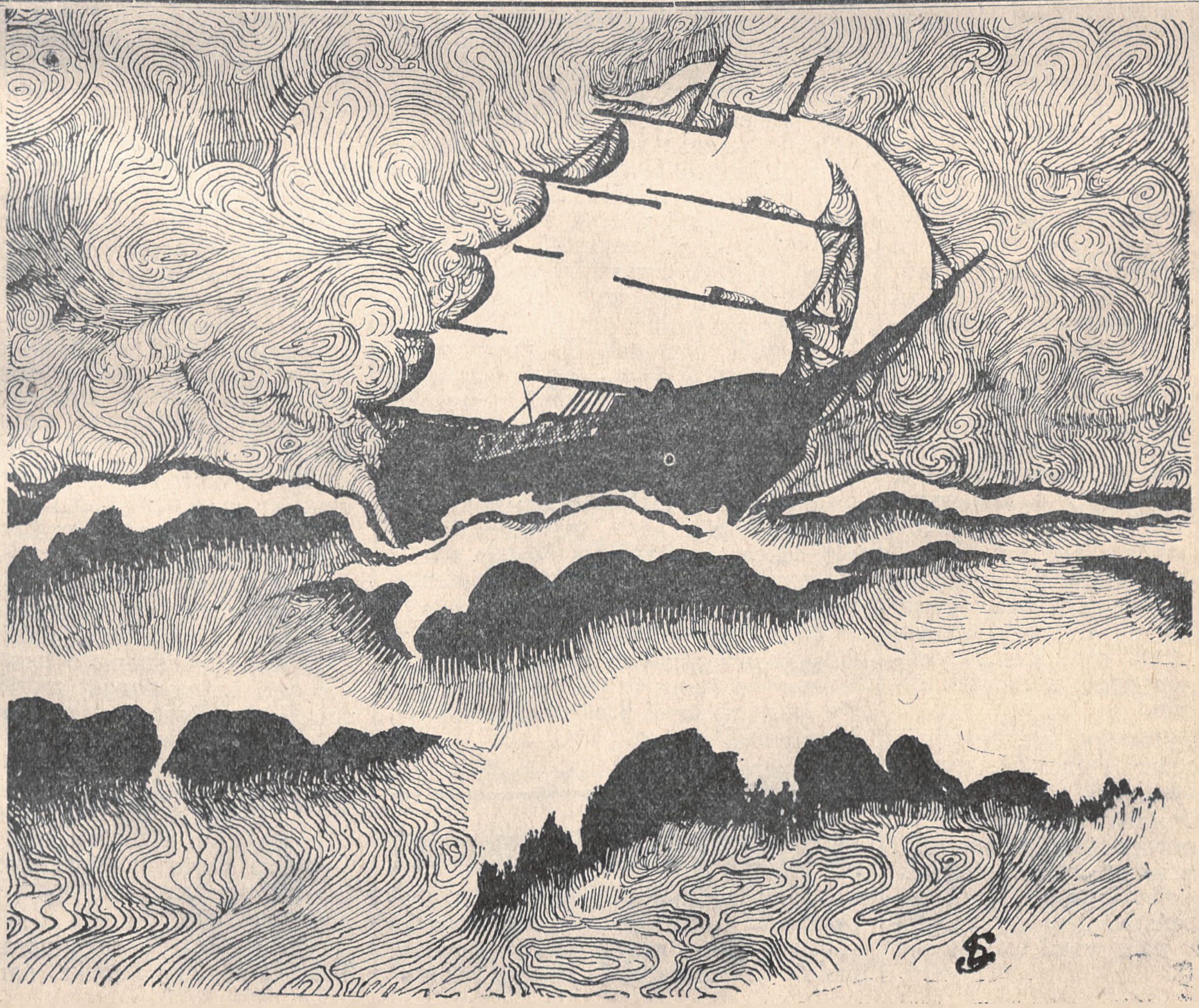
Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170014 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 3. **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 24 stycznia 1928 r.** | **Ogólnego zbioru** **Nr. 201**



Żegluga a wybory.

Zbliżające się wybory do ciał ustawodawczych wysuwają ponownie zagadnienie reprezentacji interesów żeglugi w Sejmie i w Senacie.

Temat ten poruszaliśmy już w dodatku wyborczym do „Żeglarza Polskiego“ (numer 11-y, listopad 1922 r.) z okazji wyborów poprzednich.

Wskazywaliśmy wówczas na to, że w Niemczech była specjalna reprezentacja interesów żeglugi w Reichstagu, tak samo jest we Francji, gdzie długa granica morska zapewnia wybory z departamentów przybrzeżnych pewnej ilości deputowanych, czynnych następnie w komisji morskiej i zdolnych opinjować w sprawach żeglugi handlowej, marynarki wojennej i rybactwa.

Jednakże przy systemie obecnym wyborów prawdziwy żeglugowiec oddany swej sprawie jako takiej najwyżej może być „przemycony“ do ciał ustawodawczych, i to nie tylko u nas, lecz zagranicą również, gdyż wszędzie w państwach większych ma zastosowanie system wyborczy terytorjalny, z rozdrobnieniem państwa na okręgi wyborcze.

Lecz jeśli nie ucierpią na tem szczególnie Francja i Niemcy, oraz Włochy i Hiszpanja, a tembardziej Anglja, gdzie zaznajomienie się społeczne ze sprawami morskiemi jest niewspółmiernie większe niż u nas i sprawy te mają nieprzerwaną tradycję, a front morski jest znaczny, to u nas, przy niewystarczającem zrozumieniu ze strony ogółu dla spraw morskich i żeglugi morskiej, a nawet wewnętrznej, przy stukilometrowym pasie morskim, sprawy żeglugi wymagają celowej i silnej propagandy, oraz celowo forsowanej reprezentacji w ciałach ustwodawczych.

Czy stworzenie reprezentacji żeglugi w Sejmie i w Senacie przy obecnym regulaminie wyborczym jest możliwe?

Wszystko przemawia za tem, że na powyższe zapytanie wypadałoby odpowiedzieć przecząco. Wybory reprezentantów żeglugi morskiej np. musiałyby odbyć się na terenie 2 powiatów przylegających do morza. Działają tu, jak wszędzie, interesy partyjne, a realne interesy większości ludności również nie są właściwemi interesami żeglugowemi; rzeczników spraw żeglugi, aktywnych i powołanych do zabierania głosu mało się z wyboru w tym okręgu można spodziewać.

Tembardziej trudno liczyć na reprezentację interesów żeglugi wewnętrznej w jakimkolwiek z okręgów wyborczych, znając nikłą rolę dotychczasowo żeglugi wewnętrznej w naszem życiu gospodarczem.

Wybory terytorjalne nie sprzyjają więc bezwzględnie możliwości reprezentacji wyborczej żeglugi.

Życie jednak nowoczesne kroczy za nadzwyczajnym rozwojem komunikacji, której szybkość i doskonałość skutecznie zaciera lokalizmy w granicach poszczególnych państw, a nawet zaciera granice między państwami (radjofonja, poczta lotnicza).

Odpowiednio do tego postęp materjalnych warunków życia, pozwalający systematycznie współdziałać z kimś lub czemś dalekim materjalnie, lecz ideowo, lub wogóle organicznie bliskim, zastępując temi stosunkami wolniejszemi przypadkowe stosunki najbliższego otoczenia, wywoła również głębokie zmiany ustrojów wewnętrznych państw i w najbliższej przyszłości odbije się również na istniejącym obecnie terytorjalnym systemie wyborów.

Już oddawna stosowano system głosowania powszechnego, w formie plebiscytu na osobę prezydenta. Przypuszczamy, iż w przyszłości, pod wyżej wymienionym wpływem ożywienia i udoskonalenia komunikacji i przekształcenia warunków życia — w ten sam sposób, co i plebiscyt na prezydenta, odbywać się będą wybory do ciał ustawodawczych.

W przysłowiowych „Pipidówkach“ znajdzie się dość obszerny zastęp ludzi, który organicznie będzie silnie związany wszechstronnie stosunkami z centrami dalszemi, ze stolicą, ze związkami rozrzuconemi po całem państwie, więcej aniżeli z Pipidówką, lub, najbliższem większem miastem.

Wówczas obok głosowania na lokalne listy wyborcze wypadnie zapewnić każdemu możność głosowania na listę państwową, na której każdy obywatel będzie mógł dawać przewagę swym głosem bezpośrednio tym dążeniom społecznym, które dokładnie odpowiadają życzeniom wyborcy.

Tylko z takich list państwowych może powstać nieskrępowana względami partyjnemi reprezentacja żeglugi.

Jak prędko życie pozwoli na tego rodzaju zmiany w systemie głosowania? Może zbyt jednostronnie podkreśliliśmy wyżej rolę techniki w udoskonaleniu form bytowania społecznego w tym postępie społecznych form. Technika jest raczej wierną i niezawodną wykonawczynią, zaspakajającą potrzeby zwalczania przeszkód materjalnych, na tej drodze powstaje też stopniowo rozwiązanie techniczne.

Rozwój komunikacji nowoczesnej pod względem technicznym jest tylko pomyślnym wskaźnikiem jak szerokie zadania stawia sobie dziś ludzkość.

Usunięcie przypadkowości, powstającej z ograniczenia przestrzennego, złamanie niedoskonałości, wynikających z koniecznego rozdrobnienia — oto sukces, z którego bedzie mogła skorzystać kiedyś również reprezentacja żeglugi w Polsce.

Postęp jest nieraz bardzo szybki w dzisiejszych czasach, więc zmiany o których możemy tu mówić tylko ogólnie moga nastąpić prędzej aniżeliby się spodziewać można.

Miejmy nadzieję!

Jeden czy trzy powiaty morskie?

Dymisję generała rezerwy M. Zaruskiego w grudniu ub. r. ze stanowiska starosty nowoutworzonego powiatu morskiego z siedzibą w Pucku, bez wyznaczenia zastępcy dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej, uważać można za likwidację próby stworzenia powiatu morskiego, któryby obejmował cały nasz szczupły front morski.

Obecnie powstaje ponownie sprawa stworzenia stanowiska komisarza na miasto i port Gdynię, z tem, ażeby Gdynia i Oksywie z najbliższą okolicą stanowiły odrębną jednostkę administracyjną.

Pozostaje jednak nierozstrzygniętą sprawa powiatu morskiego, względnie powiatów morskich.

Że Gdynia powinna otrzymać, w związku z poważnemi zadaniami, jakim powinna sprostać w najbliższej przyszłości jako port i jako miasto, odrębną i sprężysta własną administrację, dziś nie ulega już najmniejszej wątpliwości.

Niewątpliwie jednak nasza sprawa morska i sprawa wybrzeża, którego mamy tak mało, a które wymaga troskliwej opieki i znakomitej gęstej administracji, nie powinna również pozostać w cieniu.

Fiasco organizacji powiatu morskiego nie powinno zwrócić nas do biernego uznania status quo ante w postaci powiatu wejherowskiego i puckiego, granica których biegła dokładnie pośrodku obecnej Gdyni.

Wydzielenie Gdyni w samodzielną jednostkę rozwiązuje tę anomalję. Jest jeszcze jednak sporo innych słabych miejsc, które należałoby już na wstępie usunąć.

Przedewszystkiem dążyć musielibyśmy do tego, ażeby z morzem stykała się większa ilość powiatów. Stworzenie powiatu morskiego odsunęło Wejherowo od spraw wybrzeża. Przy siedzibie morskiego powiatu w Pucku uzależniło się mieszkańca Orłowa koło granicy gdańskiej — od Pucka, z którym zazwyczaj niema on najmniejszej gospodarczej, ani administracyjnej styczności.

Wykrojenie pasa wzdłuż wybrzeża dla celów administracyjnych wytwarza zmniejszoną łączność wgłąb i sprzeciwia się naszej podstawowej zasadzie działania na linji północno-południowej (południkowej), podczas gdy kierunek wschodnio-zachodni jest dla nas drugorzędny i posługiwać się nim musimy tylko na niewielkich odległościach.

W myśl tej zasady administracyjne centrum w Pucku miałoby pozostać dla zachodniej części wybrzeża, Wejherowo dla środkowej części, wschodnia natomiast mogłaby być związana z Gdynią.

Lecz jeszcze kardynalniejszym błędem jest zapominanie o tem, że mamy już dziś trzeci powiat morski, tczewski. Niewątpliwie morskość powiatu nie polega ani na jego charakterze „kąpielowym“, ani też na stopniu słoności wody, do której przytyka: jedynym decydującym względem może być posiadanie, lub nieposiadanie w danym powiecie portu morskiego, uprawianie lub nieuprawianie na wodach jego żeglugi morskiej.

Od maja 1926 roku uprawia się z Tczewa żegluga morska, narazie przy

pomocy lichtug, holowanych do wszystkich krajów bałtyckich, a raz nawet do portu belgijskiego (Gandawy). Projektowane jest połączenie towarowe statkiem Żeglugi Polskiej „Tczew“, na linji Tczew—Gdańsk—Gdynia—Antwerpja. Przewiduje się rozszerzenie portu poniżej mostów kolejowych, organizacja eksportu drzewa przez Tczew, oraz bunkrowanie dla obcych statków w przyujściowym odcinku Wisły Morskiej.

Mimo braku oficjalnego uznania za port morski wykonywane są funkcje kapitanatu portu morskiego w Tczewie. Wymaga tego dopuszczanie do Tczewa obcych (niemieckich) statków morskich.

Powyższe dane wskazują dobitnie, iż powiat tczewski może uchodzić za morski na równych prawach z powiatem puckim, z którego dalsza żegluga morska się nie uprawia.

Mamy więc **trzy powiaty morskie:** pucki, wejherowski i tczewski, do których wypada przyłączyć samodzielny powiat, czy też obszar gdyński.

Dla lepszego uzasadnienia i unaocznienia logiczności zastosowania tego schematu weźmy jako przykład belgijskie porty i belgijskie wybrzeże. Tam istnieje również krótkie otwarte wybrzeże morskie, a prócz tego port światowy Antwerpja w biegu rzeki, mający wylot w Holandji, oraz wielki port Gandawa, mający wylot kanałowy morski również w Holandji. Te dwa porty stanowią główne ośrodki zetknięcia się Belgji z morzem i byłoby wysoce nienaturalnem, gdyby w Belgji dążono do ułatwienia administrowania w zakresie spraw związanych z żeglugą morską, handlem morskim (oraz, między innemi, rybactwem morskiem) ograniczając się wyłącznie niegościnnem wybrzeżem.

Tak samo zachodzi u nas z tą różnicą, że budujący się port w Gdyni znajduje się jeszcze na wybrzeżu, podobnie jak Zeebrügge, a tylko Tczew i ujście Żywej Wisły są przesłonięte obszarem Wolnego Miasta. Stwarza to wolniejszy dostęp do morza przez port Gdynię, lecz łatwo prowadzić może do wyeliminowania ze spraw morskich powiatu tczewskiego, jak to się działo aż do chwili strejku angielskiego i jak się dzieje pod niejednym względem jeszcze obecnie.

Dlatego też, rozwijając odrębną nieco administrację obszarów stykających się z morzem i z handlem morskim pożądane jest uwzględnić trzy powiaty morskie, nie licząc gdyńskiego obszaru, a nie jeden jak było w początkowym planie.

Brzegowiec.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Komisja dla sprawy rozwoju Gdyni. Przed kilkoma dniami odbyło się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem naczelnika wydziału portowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Łęgowskiego posiedzenie Stałej Komisji Międzyministerjalnej dla spraw rozwoju portu i m. Gdyni.

Na posiedzeniu tem omówiono szereg aktualnych spraw tak dla portu jak i dla miasta.

Uchwalony został na pięć lat projekt inwestycji dla miasta Gdyni. Projekt ten przewiduje wszystkie najpilniejsze inwestycje z tych najważniejsze są: wybudowanie kanalizacji i wodociągu według projektu prof. Pomianowskiego do roku 1930 i budowa około 16 klm. ulic. Kwestja finansowania tych inwestycji również została pomyślnie załatwiona.

W planie regulacji miasta Gdyni jest w opracowaniu projekt planu strefowego Gdyni wzorowany na planie miast zagranicznych. Miasto Gdynia podzielone ma być na 5 stref budowlanych.

Wielkie znaczenie dla portu Gdyni ma budowa kolei Bydgoszcz—Gdynia i związana z tem kwestja zdolności przepustowej kolei. Wnioskując z dotychczasowego tempa budowy portu w Gdyni można przypuszczać, że budowa pierwszej serji portu ukończona będzie o rok wcześniej, niż przewidziano, to jest od końca 1929 r. Żeby port gdyński mógł być należycie wykorzystany, musi kolej zabezpieczyć odpowiednią zdolność przepustową. Według danych Ministerstwa Przemysłu i Handlu obrót portu gdyńskiego w początku 1930 r. już wynosić będzie miesięcznie 800 tys. ton. Wobec tego termin wykończenia kolei Bydgoszcz—Gdynia 1930 r. uważać należy na opóźniony, dlatego Komisja uchwaliła rezolucję, w której podnosi konieczność energicznego przyśpieszenia budowy tej kolei, oraz zwiększenia przepustowej zdolności całej linji Śląsk—Bałtyk.

Podniesiona została również kwestja budowy cegielni w Gdyni, która wobec wzmożonego ruchu budowlanego jest kwestją pierwszej wagi.

Następne posiedzenie Komisji odbędzie się 17 lutego b. r.

Zakupienie w Anglji czterech parowców dla Żeglugi Polskiej. Podróż do Londynu dyrektora Żeglugi Polskiej p. J. Rummla i dyrektora departamentu morskiego inż. T. Nosowicza stoi w związku z nabyciem dalszych statków dla Żeglugi Polskiej. Nabyto dwa budujące się parowce 5 000-tonowe po korzystnej cenie 10 funtów 16 szylingów za tonę nośności. Na jeden z tych statków montują się już obecnie maszyny. Oba statki będą przeznaczone do dalszych przewozów masowych ładunków. Jednocześnie zamówiono dwa statki pasażerskie dla żeglugi przybrzeżnej, również parowe, z terminem dostawy w czerwcu b. r. Kupiony został również dla celów przeładunku portowego nowoczesny, kran pływający, również z krótkim terminem dostawy.

Port gdyński i jego urządzenia rozbudowują się bez przerwy. Ciepła pogoda ostatnich dni dziesięciu sprzyjała robotom prowadzonym w porcie, zwłaszcza przy zakładaniu wodociągów ku dużemu magazynowi na nowem wybrzeżu i ku przewozowi do Oksywia, gdzie prom parowy „Oksywie“ będzie wygodnie otrzymywać wodę. Firma budowlana „Tri“ rozpoczęła budowę fundamentów dla dwu dźwigów portalowych dla firmy „Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“, założonej przez koncern węglowy „Robur“. Dźwigi buduje niemiecka firma „Demag“ w Duisburgu, pierwszy dźwig ma być uruchomiony 23 kwietnia. Po przedłużeniu molo południowego Polsko-Skandynawskie Tow. usta-

wić ma jeszcze wywrotnicę mostową dla węgla, również systemu Demaga. Wywrotnica ma stanąć na końcu molo w październiku b. r. Urządzenia te pozwolą przeładowywać w Gdyni z łatwością, łącznie z istniejącemi dźwigami do 3 000 000 ton węgla rocznie, a oprócz tego importować poważne ilości rudy. Również przy basenie wewnętrznym projektowane jest montowanie dalszych dźwigów, przeznaczonych w pierwszym rzędzie dla towarów importowych. Jeden hangar Urzędu Marynarki Handlowej już okazuje się niewystarczającym, bowiem wyłania się potrzeba oddzielnych magazynów dla towarów eksportowych, dla towarów oclonych, wolnych od cła, oraz podlegających akcyzie, jak cukier i sól. Na razie ma się zaradzić temu przez podzielenie magazynu na kilka przedziałów. Właściwe prace przy budowie portu, również przy wykonaniu kesonów, są jeszcze w zawieszeniu, lecz prawdopodobnie zostaną wznowione jeszcze przed 1-ym lutego. Prace w wojennym porcie przy budowie nabrzeża prowadzą się bez przerwy. Prace dokoła podniesienia dragi „Normaliseering" zostały pomyślnie zakończone. Mimo szeroko zakrojonego planu portu i inwestycyj portowych potrzeby portu szybko rosną, wobec czego z wiosną oczekiwane jest znaczne ożywienie robót budowlanych w porcie. Przeprowadzone będzie oświetlenie elektryczne wgłąb linji nabrzeża basenu wewnętrznego, budowana będzie kolonja robotnicza dla robotników Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa, kolej doda jeszcze dwa tory pod dźwigami na molo południowem i ustawi wagę wagonową przy wylocie z dworca przetokowego do portu itp. Prócz tego projektuje się rozszerzenie portu w kierunku południowym, ku pomostowi domu kuracyjnego, czego w pierwszym planie budowy portu nie było. Będzie tu prócz portu rybackiego przystań żeglugi przybrzeżnej, przystanie klubów yachtowych, przystań łodziowa, stacja ratunkowa itp.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta przybył do Catanji (Sycylja) i wyładowuje węgiel, który przywiózł tam ze Swansea. — Par. Tczew jest w drodze z Lowestoft do Lipawy i Gdańska z ładunkiem 5 140 beczek śledzi, z których 1031 wyładuje w Lipawie, resztę w Gdańsku. Par. Katowice jest oczekiwany w Gdyni z Norrköpingu. — Par. Toruń wyładowuje węgiel w Sztokholmie. — Par. Poznań wyładowuje złom w Gdańsku, który przywiózł z Calais. — Par. Wilno ładuje w Gdańsku kopalniaki z przeznaczeniem do Anglj.

Ruch portu gdyńskiego w drugiej dekadzie stycznia. W drugiej dekadzie stycznia zawinęło do portu 20 statków morskich (wszystkie — parowce), w tej liczbie 2 polskie, 12 szwedzkich, 2 duńskie, 2 niemieckie, 1 francuski, 1 fiński. Z wyjątkiem par. francuskiego Lussac, który wyładował 1 000 ton tomasówki, 500 zaś ton tego ładunku zawiózł do Gdańska, wszystkie statki przybyły w stanie próżnym. Na wyjściu było 17 statków, (wszystkie — parowce), w tej liczbie 2 polskie, 6 szwedzkich, 4 duńskie, 1 francuski, 1 niemiecki, 1 norweski, 1 łotewski, 1 fiński. Statki te wywiozły 29 400 t. węgla, w tej liczbie 1 831 t. węgla statkowego. Prócz tego fiń. par. Herakles wywiózł do Brazylji 1 000 ton cementu.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu. Ruch portowy ostatniego tygodnia stał pod niekorzystnym wpływem silnego wiatru i mrozu, który nawet nie będąc znacznym hamował ruch statków w kierunku wschodnim, to znaczy statków przybywających do portu, które się obawiały obmarznięcia przy walce z wiatrem i falą. Tem się tłómaczy, że gdy na wyjściu zanotowano 97 statków morskich, na wejściu liczba ich nie przekroczyła 87. W tej liczbie było próżnych statków 56, z drobnicą 20, z pasażerami i drobnicą 4, z żelastwem 2, ze śledźmi 2, oraz po 1 z fosfatami , pszenicą i solą potasową. Pod względem narodowości było statków polskich 1, gdańskich 2, duńskich 8, szwedzkich 22, niemieckich 33, angielskich 4. norweskich 2, łotewskich 4, francuskich 5, fińskich 1, litewskich 1, belgijskich 2, jugosłowiańskich 1, tureckich 1. Wśród statków na wejściu było 79 parowców, 3 motorowce, 2 holowniki, 2 lichtugi morskie, 1 szkuta błotna.

Na wyjściu z 97 statków było 40 z węglem, 21 z drobnicą, 14 próżnych, 11 z drzewem, 5 z pasażerami i drobnicą, 4 z cukrem, 1 z fosfatami, i z ropą naftową. Pod względem narodowości statków na wyjściu było: polskich 3, gdańskich 0, duńskich 14, szwedzkich 23, niemieckich 35, angielskich 4, norweskich 3, łotewskich 6, francuskich 3, holenderskich 3, fińskich, litewskich, tureckich po 1. — Wśród statków na wyjściu było 85 parowców, 3 motorowce, 4 holowniki, 3 lichtugi morskie, 1 żagl. z mot., 1 szkuta błotna.

Przeładunek towarów w eksporcie i imporcie był również zmniejszony, przeładowano ze statków na kolej 12 760 t. nawozów sztucznych, 7 885 t. żelastwa (złomu), 1 427 t. rudy i 5 191 t. innych towarów. Na eksport przeładowano z kolei: 79 628 t. węgla, 431 wag. drzewa, 153 wag. zboża, 41 wag. cukru i 834 wag. innych towarów. Naogół zmniejszenie przeładunku odbiło się więcej na towarach eksportowych, jako stanowiących większą masę przewozową, zależną również od warunków dowozu do portu kolejami.

Ruch podróżnych był minimalny. Przyjechało drogą morską 29 pasażerów, w tej liczbie z Kopenhagi na 2 statkach 21, z Londynu 4, z Hull 4. Odjechało morzem tylko 11 pasażerów — do Lipawy.

W końcu tygodnia dało się znów odczuć w porcie większe ożywienie.

WYPADKI MORSKIE.

Ilir. Parowiec jugosłowiański Ilir, który opuścił port gdański 10-go stycznia z ładunkiem węgla z przeznaczeniem do Genui, przy wejściu do kanału kilońskiego wyrzucił się na mieliznę. Zawarty został kontrakt ratowniczy na zasadzie „no cure, no pay". Ściągnięty następnie przez 4 holowniki parowiec otrzymał już świadectwo zdolności do żeglugi morskiej.

Vera. Parowiec duński Vera, który się wyrzucił na brzeg w Hasle (Bornholm) został ściągnięty przy pomocy parowca ratowniczego i odprowadzony do Rönne dla uszczelnienia prowizorycznego przy pomocy nurków.

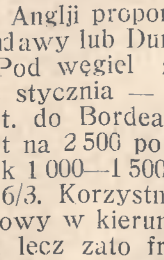
Rita Larsen. Jak donoszą z Tönsbergu na skutek zderzenia z lodem zatonął niemiecki parowiec Rita Larsen, który jeszcze niedawno był w porcie gdańskim.

Rynek frachtowy.

Rynek frachtowy nadal wskazywał bardzo słabą tendencję. Unieruchomienie licznych statków, zwłaszcza w krajach skandynawskich nie zostało zrekompensować skutków zimy i zamknięcia portów wschodnio- i północnobałtyckich. Tam gdzie frachty poszły wgórę, jak np. z portów trudnych i zablokowanych, ryzyko i koszta nie wyrównywały nikłej zwyżki. Z Gdańska i Gdyni nastąpiła bardzo nieznaczna poprawa jedynie dla frachtów węglowych. Przy zafrachtowaniach na drzewo tendencja wyczekująca, gdyż możliwy jest powrót mrozów.

Frachtowano ostatnio statki pod drzewo: do Preston po 44/6. do Garston po 48 s., mniejszy parowiec otrzymał do Southampton nawet 43 s., lecz do Londynu, Hull i na Tyne frachty sięgają zaledwie 35—36 s. Na wschodnie wybrzeże Anglji proponują zaledwie 3. s.. do Gandawy lub Dunkerki 27 szylingów. — Pod węgiel zawarto umowę na koniec stycznia — początek lutego na 2 000 t. do Bordeaux po 7/6, oraz do Lorient na 2 500 po 7/4 i pół pensa. Za ładunek 1 000—1 500 t. do Danji płacono 6 i 6/3. Korzystniejszy jest interes frachtowy w kierunku morza Śródziemnego, lecz zato frachty powrotne na Bałtyk są bardzo niskie.

Uwaga: Niekorzystne tegoroczne frachty zimowe spowodowały częściowe unieruchomienie statków Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego i Towarzystwa Wisła-Bałtyk. Statki Żeglugi Polskiej są nadal wszystkie w ruchu.



Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów, złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

(Patrz NN. 29—42 z r. 1927 i N. 1 z r. b.)

Część kanału węglowego zawarta pomiędzy ujściem kanału a Wartą z jednej strony i miastem Łęczycą z drugiej nie powinna przedstawiać specjalnych trudności.

Przy tym w każdym razie warunku, że się zaniecha przewidzianych planów, które są niedopuszczalne ze względu na powodzie, które powstają w dolinach rzecznych i że się zadowolni kanalizacją Warty, następnie Neru.

Zaczynając od Łęczycy, materjał który mieliśmy opracować, był niekompletny, w pierwszym rzędzie z punktu widzenia geologicznego i hydrologicznego. Materjał nagromadzony nie zawiera sondowań geologicznych, które pozwoliłyby zdać sobie sprawę, czy projektowane plany są uzasadnione jak z punktu widzenia założenia sztucznych budowli wodnych, tak też z punktu widzenia wodoszczelności odcinków pomiędzy szluzami.

Radzimy unikać w pełnej możliwej mierze budowy na terenach niepewnych, a mianowicie na gruntach torfiastych, nasypów tam szluzowych, szluz o wysokim spadku, gdyż doświadczenie zdobyte w naszych krajach w tym kierunku wykazało, że wznoszenie tego rodzaju budowli ziemnych w tych warunkach może wywołać ciężkie komplikacje.

Zaczynając od Łodzi kanał wyraźnie kroczy wzdłuż linji działu wodnego aż do miejsca, gdzie wchodzi znów w dolinę Warty. Od tego rodzaju planu odradzają na zachodzie Europy przy budowie dróg wodnych i w każdym razie skutkiem wykonania jego byłaby znaczna konsumpcja wody.

Pod tym względem należałoby zapytać siebie, czy nie wypadałoby na wrócić do rozwiązania klasycznego, które polega na śledzeniu „talwegu“, ażeby się podnieść ku odcinkowi działu wodnego. Dolina Warty zaleca się tu pod każdym względem; rzeka byłaby skanalizowana i przedłużona w ten sposób przy pomocy kanału bocznego.

Brzegi odcinku działu wodnego jak się zdaje w tym wypadku nie przedstawiałyby specjalnych trudności.

W każdym razie byłoby nieodzowne przed przejściem do wykonania planu porównać ze sobą starannie wszelkie możliwe trasy.

C. Zasilanie.

Musimy zastrzec się jaknajwyraźniej w sprawie zasilania, projektowanego dla odcinka działu wodnego.

Istotnie, kalkulacje oparte na obserwacjach, poczynionych w Niemczech, doprowadzają minimum konieczne na sekundę do 3,6 m^3—4 m^3. Doświadczenia te dostarczają tylko danych dla jednej niewiadomej zadania i pozostaje określić sposób, przy pomocy którego się zadośćuczyni temu koniecznemu minimum. Należy więc wykonać rozległe studja geologiczne i hydrologiczne, ażeby określić w sposób ścisły, czy stworzenie wielkich zbiorników, potrzebnych w pobliżu zagłębia węglowego dla zasilania odcinka działu wodnego jest rzeczywiście możliwe.

W razie gdyby te zbiorniki okazały się technicznie możliwe, cena ich byłaby bardzo wysoka i wypadłoby porównać ją z warjantem projektu, zawierającym mniejsze zbiorniki, wystarczające, ażeby zastosować zasilanie na początku eksploatacji.

W każdym razie wypadłoby zaniechać od początku rozbudowy szlaku kanału na zboczu południowem, ażeby zmniejszyć zużycie wody.

Na zboczu północnem należałoby przyjąć szluzy o spadkach średnich (około 4 m.) aż do miejsc, gdzie zasilanie naturalne w wystarczającej mierze byłoby do dyspozycji.

Te szluzy przy zbiorniku zasilającym miałyby być rozstawione w ten sposób, że w ostatecznym razie byłaby możność skoncentrować spadki dla przyjęcia szluz 8-io metrowych, o ile grunt założenia szluzy na to pozwala.

Nareszcie jeśli istnieje obawa, że zasilanie stać się może niewystarczającem wskutek rozwoju ruchu, można przeciwdziałać temu przez założenie stacyj pompowania, pozwalających podnosić wodę od szluzy do szluzy.

Studjum tego rodzaju powinno naturalnie zawierać detaliczny inwentarz wszystkich źródeł zasilania wodą jak na odcinku działu wodnego, tak też wzdłuż obu zboczy.

D. Obliczenie kosztów.

Na długość całkowitą 436 km. obliczono koszta budowy w wysokości 422 000 000 złotych.

Jednakże, jeżeli opierać się na kosztach kanałów świeżo zbudowanych we Francji, Holandji i w Niemczech i uwzględniając przedewszystkiem niekorzystne warunki, w których się przedstawia budowa kanału węglowego, trudność i koszta wysokie zasilania wodą, wielką ilość sztucznych budowli: szluz, mostów, znaczną długość odcinków uszczelnionych i t. d. przychodzi się do wniosku, że kwota 422 000 000 złotych z pewnością jest o wiele niższa, niżby miały być realne wydatki.

Przekształcając projekt w kierunku oszczędnościowym, usuwając wszelki zbytek i trzymając się tylko ściśle niezbędnego, przypuszczamy, iż kanał dla statków 600 tonowych kosztowałby conajmniej 540 000 000 złotych czyli 1 300 000 złotych na km.

Wydatek na kanał dla statków 1000 tonowych byłby o 25% większy. Należy podkreślić, że kalkulacje te uwzględniają szybkie wykonanie robót, o przytem prowadzonych najnowocześniejszym sposobem.

Paragraf III.

Porównanie pomiędzy obydwoma rozwiązaniami.

Ażeby przeprowadzić ścisłe porównanie pomiędzy sobą dwuch rozwiązań: regulacji całej Wisły od zagłębia węglowego, aż do ujścia, z jednej strony, i kanału węglowego sztucznego, przedłużonego przez uregulowaną dolną Wisłę z innej strony, zbadamy kolejno argumenty rodzaju technicznego i argumenty rodzaju ekonomicznego.

1. Punkt widzenia techniczny.

Przy warunku, że roboty zostaną poprawnie wykonane, przystosowując odpowiednio prawidła wskazane powyżej od miejscowych warunków, powodzenie regulacji Wisły jest niewątpliwe i rzeka ta stanie się wspaniałą drogą żeglowną.

Przeciwnie, kanał węglowy, z przyczyn z jednej strony trudności jego zasilania, która doprowadzi podczas bardzo suchych lat do wstrzymania kompletnego iluzorycznych źródeł zasilania, wywoła konieczność zmniejszenia szybkości ruchu statków, a z innej strony wobec łatwości uszkodzenia tej drogi żeglownej wynikającej z ciężkich komplikacyj, które mogą zajść na tamach wobec ich nieszczelności, nie będzie stanowiła drogi wodnej technicznie doskonałej.

Budowa kanału stwarza przekrój wzdłuż kraju o tyle więcej krępujący z punktu widzenia drogowego i kolejowego, że będzie on się znajdował w najbogatszej części kraju.

Regulacja Wisły jest przy wszelkich warunkach nieodzowna z punktu widzenia rolniczego. Nie można pozwalać rozlewać się bezgranicznie rzece w dolinie, którą tworzą grunta

orne o wysokiej wartości. Wisła pomiędzy wylotem kanału bydgoskiego a Modlinem tworzy część osi hydraulicznej wschodnio-zachodniej, składającej się z: dolnej Noteci skanalizowanej, kanału bydgoskiego, Brdy skanalizowanej, Wisły od ujścia Brdy aż do Modlina, Bugu, Muchawca, kanału Królewskiego i Prypeci.

Z innej strony Wisła uregulowana pomiędzy Modlinem stanowi jeden z odcinków drogi żeglownej Bałtyk—morze Czarne, lub lepiej Bałtyk—Dniestr, wobec czego regulacja Wisły pomiędzy Bydgoszczą a Zawichostem jest przy wszelkich warunkach nieodzowna z punktu widzenia żeglugi.

2. Punkt widzenia ekonomiczny.

Transporty z biegiem rzeki byłyby niewątpliwie tańsze i mogłyby być wykonywane o wiele szybciej na Wiśle uregulowanej aniżeli na kanale.

Ten wzgląd tembardziej nabiera znaczenia, że podczas dość długich lat przewozy z biegiem rzeki będą przewyższały ilościowo przewozy w górę rzeki.

Czas trwania całkowitego obrotu taboru od zagłębia węglowego do morza i z powrotem będzie mniejszy przy posługiwaniu się Wisłą aniżeli przy posługiwaniu się kanałem.

Przeszkody w żegludze wywołane przez mróz w kanale, a mianowicie na odcinku działu wodnego, położonego na poziomie względnie wysokim, będą o wiele droższe niż na wolnej rzece.

Regulacja Wisły sprzyja rozwojowi wszystkich form żeglugi, a mianowicie również przewozowi podróżnych, gdy tymczasem kanał węglowy służyć będzie specjalnie dla przewozu większych mas towarów

Regulacja całej Wisły wytworzy drogę zupełnie jednolitą z wyjątkiem obwodu krakowskiego; eksploatacja jej więc będzie prosta.

Przeciwnie kanał węglowy zawierający w sobie zaczynając od góry, kanał, prawdopodobnie rzekę skanalizowaną w dolinie Warty, znów odcinki kanałowe, jeziora i nareszcie rzekę o swobodnym prądzie, będzie w eksploatacji niewątpliwie więcej skomplikowany i będzie wymagał środków trakcji jaknajrozmaitszych.

Przez trasę proponowaną kanału, która jest dokładnie równoległa głównym linjom kolejowym, przewożącym węgiel, stwarza się dla tych linij narzędzie jawnej konkurencji.

Przeciwnie, Wisła w znacznej części swego biegu przecina linje kolejowe i w ten sposób uzupełnia ich sieć nie czyniąc im bezpośrednio konkurencji. Stąd wynika, że zastosowanie przewozów łamanych może wywołać zupełnie nowy ruch towarów.

Pod tym względem Wisła, o ile rozwinięta będzie w większym stopniu jako droga żeglowna, ożywi przewozy w większej części kraju, a warunek ten się wzmocni, o ile ma się w projekcie uregulowanie jaknajdalejidące głównych dopływów.

Kanał miałby zaletę obsługiwania obwodu przemysłowego łódzkiego, który rozwinął się nadzwyczajnie mimo braku dróg wodnych. Lecz jeśli zważyć, że przy położeniu istniejących fabryk, które za nielicznemi wyjątkami nie mogą być obsłużone przez kanał bezpośrednio, wobec czego węgiel miałby być przeładowywany na samochody ciężarowe lub na kolej, i z innej strony jeśli się zważy, że większa część węgla zużywanego w tym obwodzie idzie na wytwarzanie siły popędowej, należy wywnioskować, że rozwiązaniem ekonomicznie najkorzystniejszem przy obecnym stanie techniki byłoby nie transportowanie węgla aż do fabryk, lecz spalanie go na kopalni i wysyłanie do fabryk w formie prądu elektrycznego. Z innej strony produkty obwodu przemysłowego są towarami drogiemi i lekkiemi, przewóz których z natury rzeczy unika drogi wodnej.

Część kosztów regulacji Wisły miałaby być zapłacona częściowo przez ziemię orną, zdobytą na rzece.

Regulacja ta, którą się rozpocznie w częściach najgorszych dla żeglugi, ułatwi bezpośrednio przewozy i wskutek tego zwiększy ruch wogóle.

Na kanale przeciwnie roboty powinne być kompletnie zakończone przed oddaniem do użytku, co wytwarza poważne obciążenie kosztów nadwyżkowych.

Stąd wynika, że, budowa kanału wymaga wydatkowania w krótkim czasie znacznych kapitałów, które wrócą się powoli wyłącznie ze stopniowym wzrostem ruchu.

Z innej strony wydatki pozostaną nieproduktywne, jeśli przewóz węgla w kierunku Bałtyku nie osięgnie rozwoju obliczonego przez zwolenników kanału.

Jednak doświadczenie, zebrane na wszystkich zagłębiach węglowych, dobrze obsłużonych jednocześnie koleją i drogą wodną (i niema powodu myśleć, że to będzie inaczej w Polsce) wskazuje, że zaledwie ułamek produkcji tych zagłębi wywożony jest drogą wodną, reszta zaś przewozi się kolejami.

Z powyższych względów rentowność kanału nie wydaje się wystarczająco zapewnioną, natomiast regulacja Wisły nieodzowna z innych punktów widzenia, jak to wykazaliśmy, może być zakrojona stosownie do możliwości budżetowych w każdym wypadku, dając bezpośrednie zadowolenie potrzeb, mianowicie z punktu widzenia rolniczego, w miarę stopniowego jej wykonania.

(Dokończenie nastąpi.)

Ruch portowy.

GDYNIA.

Na wejściu:

15 stycznia: franc. par. **Lussac** 865 t. z Gandawy z tomasówką (Polski Lloyd), niem. par. **Hilde** 852 t. z Szczecina próżny (Reinhold).

16 stycznia: duń. par. **Emanuel** 785 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Nora** 736 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Carrie** 740 t. z Sztokholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

19 stycznia: szw. par. **Dalhem** 643 t. z Slite próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Holstein** 479 t. z Gdańska próżny (Speed), szw. par. **Camelia** 858 t. z Garstonu próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Fredmann** 546 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Mercur** 800 t. z Oskarshamnu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Kajsa** 730 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

20 stycznia: szw. par. **Inga** 715 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

14 stycznia: szw. par. **Cecil** 776 t. do Arendalu z węglem (Pol.-Skand.).

15 stycznia: duń. par. **Skinfaxe** 1014 t. do Aarhus z węglem (Pol. Ag. Morska).

16 stycznia: szw. par. **Theodor** 1085 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska).

17 stycznia: pol. par. **Toruń** 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

19 stycznia: franc. par. **Lussac** 865 t. do Gdańska z resztą ład. tomasówki (Polski Lloyd), niem. par. **Hilde** 852 t. do Moss z węglem (Reinhold), duń. par. **Emanuel** 785 t. do Randersu z węglem (Polsko-Skand.) szw. par. **Nora** 736 t. do Helsingborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Carrie** 740 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

27 grudnia: niem. par. Pallas 370 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Norrköpingu z towarem (Behnke i Siek, kan. port.), holend. par. Proteus 605 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe), polski transportowiec Wilja 2266 t. z Cherbourga z materjałem wojennym (Rząd Polski, basen amunicyjny), łot. par. Gauja 895 t. z Grangemouth próżny (Bergenske, kolej nadw.), szw. parow. Edward 437 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. par. Fringilla 226 t. z Sztokholmu próżny (Shipco, Holm), est. par. Irw 469 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście).

27 grudnia: niem. par. arl 166 t. z Aarhus z żelastwem (Prowe, kan. port.), szw. par. Johan Sanne 781 t. z Uddewalli próżny (Polsko-Skan., Westerpl.), szw. par. Kamma 437 t. z Svendborga próżny (Polsko-Skand., Westepl.).

28 grudnia: polski hol. Sambor z pol. licht. Jurek 634 t. z Kjöge próżny (Wisła-Bałtyk, Westerplatte), szw. par. Blanche 210 t. z Kłajpedy z towarem (Thor Hals, kan. port.), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), szw. par. Gustaf Wasa 978 t. próżny (Artus, Wisłoujście).

29 grudnia: szw. par. Bellis 230 t. z Wisby próżny (Bergenske, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Karin 229 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Wisłoujście), rum. par. Carmen Silva 102 t. z Kronsztadu ze spirytusem (Bartram, wolna strefa), szw. par. Merkur 800 t. z Oskarshamnu z rudą (Polsko-Skand. Victoria Wand), szw. par. Elsie 826 t. z Ystadu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń .par. Kirsten 705 t. z Stralsundu próżny (Danz. Schiff. K. Holm), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.).

30 grudnia: szw. par. Sven 196 t. z Malmö z towarem (Reinhold, wolna strefa), polski krążownik Bałtyk z Gdyni (Stocznia Gdańska), norw. par. Sproit 334 t. próżny (Scharenberg, wolna strefa).

30 grudnia: norw. par. Sproit 335 t. z Kopenhagi próżny (Scharenberg), niem. hol. Enak 6 t. z Gdyni próżny (Voigt, Ballastkrug), niem. hal. Zeus 10 t. z licht. Hamfelde 677 t. o Hohenfelde 711 t. z Heltenau próżne (Voigt, kan. port.), niem. par. Brunhilde 863 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Ortlinde 671 t. z Piławy próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kan. port.), szw. par. Aira 280 t. z Tallinnu próżny (Reinhold, kolej nadw.).

31 grudnia: szw. par. Tanja 341 t. z Landskrony próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Warnow 584 t. z Lubeki próżny (Warta, Westerpl.), niem. par. Martha Schröder 344 t. z Norresundby próżny (Wolff, Wisłoujście), szw. par. Robert 1685 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold, Pomerenzdorf), niem. par. Consul Suckau 212 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Amazone 379 t. próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Eina z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

31 grudnia: szw. par. Carrie 739 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niemiecki par. Kapitän Kross 394 t. z Southamptonu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Käte 643 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, wolna strefa), niem. par. Orion 260 t. z Yarmouth na Szczecin ze śledziami (Behnke i Sieg), szw. par. Ribbersborg 723 t. z Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg, Gdańsk), niemiecki par. Georg Zelk 798 t. z Roztoku próżny (Reinhold, kan. port.), szw. par. Larus 448 t. z Sztokholmu próżny (Shipco, Holm).

1 stycznia: szw. par. Sirius 467 t. z Oskarshamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Maj 1144 t. z Naxköpingu próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Finnland 296 t. z Haderslevn próżny (Voigt, kan. port.), szw. par. Rewa 716 t. z Gefle próżny (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Excelsior 841 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg, Alldag), szw. par. Hvitra 605 t. z Westerviku próżny (Bergenske, wolna strefa), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t. z Melilli próżny (Behnke i Sieg), wolna strefa), łot. par. Lettonia 1621 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), est. par. Mai 916 t. z Tallinnu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Alldag), niem. par. Elsa 505 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.) ang. par. Helmond 581 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Danefelt 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell, wolna strefa), szw. par. Inga 714 t. z Gefle próżny (Polsko-Skand. Westerpl.), szw. par. Magnar 648 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Westerpl.).

2 stycznia: łot. par. Everelsa 1343 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Rurik 247 t. z Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. par. Elsie 826 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Alldag), duń. par. Inge Maersk 877 t. z Norresundby próżny (Bergenske, Bergford), łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Teutonia 768 t. z Helsingborga próżny (Mory, Westerpl.), norw. par. Lysaker 485 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, kan. port.).

2 stycznia: norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), duń. par. Kjobenhavn 886 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske), czechosłow. par. Gette 73 t. z Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Neptun 364 t. z Rygi z towarem (Wolff), szw. par. Indus 352 t. z Landskrony próżny (Artus), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Patria z Malmö próżny (Artus), norw. par. Bro z Liverpoolu z żelastwem (Reinhold), szw. par. Gusten 354 t. z Sztokolmu próżny, pol. par. Tczew 344 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

3 stycznia: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Benke i Sieg), niem. par. Diana 725 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Oskar 483 t. z Hamburga z towarem (Prowe), lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), francuski par. Germinal 1165 t. próżny (Destmann).

3 stycznia: ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Signe 696 t. z Odense próżny (Joh. Ick), łot. par. Vaidava 1385 t. z Kopenhagi próżny (Voigt), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Haarlem 564 t. z Królewca z towarem (Reinhold).

4 stycznia: gd. par. Peter von Danzig 492 t. ze Słupska próżny (Reinhold), ang. par. Smolensk 1534 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. par. Lyderhorn 1097 t. z Kotki z drzewem jako do portu ukrycia (Bergenske. Wisłoujście), duń. par. Estonia 3920 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold).

4 stycznia: łot. par. Kurbads 1312 t. z Antwerpji z tomasówką (Voigt, kan. port.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), łot. par. Kaupe 1458 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold, Westerplatte), duń. par. Halfdan 854 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, kolej nadw.).

5 stycznia: niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. par. Rhea 293 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Eduard 574 t. z Londynu z żelastwem (Voigt, Westerpl.), jugosł. par. Vidovdan z Pisagua z saletrą (Chili) (Prowe, kolej nadw.).

5 stycznia: niem. par. Forelle z Lubeki próżny (Nord. Lloyd), szw. par. Nordost 628 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Herbert Paul Otto 55 t. z drzewem jako do portu ukrycia (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Gudrun 483 t. z Trelleborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

6 stycznia: szw. par. Snöfrid 272 t. z Sölvesborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Scartho 300 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Poljana 2335 t. z Kopenhagi ze saletrą (Bergenske, b. skład węgla mar.), niem. par. Possehl 1347 t. z Kopenhagi próżny (Artus. Westerpl.), gdański par. Hammonia 658 t. z Mariageru próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Bruse 1010 t. ze Stavangeru próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), duń. par. Simone 694 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold. Westerpl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Ick, wolna strefa), szw. par. Majferd 524 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. John Blume 1482 t. z Helsingforsu próżny (Voigt, Wisłoujście), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.).

7 stycznia: niem. par. Heinrich Schuldt 612 t. z Haderslevn próżny (Nordd. Schiff. G., kan. port.), łot. par. Percy 437 t. z Lipawy próżny (Lenczat, Westerpl.), duń. par. Skodsborg 850 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Troyl), łot. par. Kurland 428 t. z Odense próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Lituania 3940 t. z Kopenhagi próżny (Baltic America Line, Vistula), duń. par. Lily 524 t. z Gefle próżny (Benhke i Sieg, Holm), niem. par. Anita L. M. Russ 1004 t. z Rygi próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Wotan 1396 t. z Królewca próżny (Voigt, Legan), duń. par. Frieda 1270 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg) ,niem. par. Käte 903 t. z Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Bogö 728 t. z Flensburga próżny (Shaw, Lovell).

7 stycznia: duń. par. Frieda 1270 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 903 t. z Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Bogö 728 t. z Flensburga próżny (Shaw Lovell, basen Holmu), szw. par. Karin 197 t. z Strugsundu z towarem (Thor Hals, kolej nadw.), szw. par. Bungenäs 291 t. z Göteborga próżny (Shipco, basen Holmu), pol. par.

Kraków 1122 t. z Norrköpingu próżny (Artus, Westerpl.), fr. par Chateau Yquem 1290 t. z Hamburga próżny (Worms, b. skład węgla marynarki).

8 stycznia: szw. par. Gustafsberg 775 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Aaina 772 t. z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Prima 493 t. z Svendborga próżny (Nord. Schiff. A. G., kan. part.), szw. par. Gallus 223 t z Göteborga próżny (Shipco, kolej nadw.), duń. par. Borghild 431 t z Nyköbingu próżny (Danz. Schiff. K., b. port. ces.), niem. par. Schleswig 478 t. z Haderslevn próżny (Bergenske, Westerpl.), pol. hol. Tyran z pol. licht. Wojtek 377 t. i Wacek 382 t. z Aabenra próżne (Wisła-Bałtyk), szw. par. Göta 674 t. z Ahus próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Egon 291 t. z Tallinu i Lipawy z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Alldag), szw. par. Ivar 714 t. z Helsingforsu próżny (Bergenske), szw. par. Ossian 894 t. z Korsöru próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Majorca 589 t. z Grangemouth z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Valkyrian 697 t. z Iggesundu próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Marta Halm 542 t. z Kopenhagi próżny (Voigt), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Freja 711 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.).

9 stycznia: niem. par. Elsa 505 t. z Great Yarmouth ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. z Dovru z żelastwem (Voigt), duń. par. Uffe 1164 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), szw. par. Dagfrid z Vejle próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Plato 451 t. z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy próżny (Voigt)

9 stycznia: szw. par. Thure 295 t. z Sölvesborga próżny (Pam, Westerpl.), duń. mot. Hanne Maria 19 t. z Christianö z rybą, duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadwiśl.), duń. par. Viktoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. par. Alexandra 438 t. z Królewca próżny (Prowe, kan. port.), duń. par. Emanuel 784 z Rouen z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Grete Glad 283 t. z olejem (Scharenberg, zachodnie molo), pol. hol. Orkan z licht. Bolek 369 t. i Bronek 373 t. z Nyköpingu próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl.).

10 stycznia: niem. par. Viktor 469 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), szw. par. Blanche 210 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, kan. port.), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Tatti 353 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), niem. hol. Merkur z Bremerhaven próżny Nordd. Lloyd), niem. żagl. Bremen 2096 t. z Pisagua ze saletrą (Nordd. Lloyd, Wisłoujście), łot. par. Velta 1382 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.).

12 stycznia: niem. par. Claus 152 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Erindrung 425 t. z Dublinu z żelastwem (Reinhold, kan. part.), szw. par. Gusten 353 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Johan Sanne 781 t. z Uddevvalli próżny (Behnke i Sieg), duń. draga Suomi 296 t. z Schiewenhorst próżna (Reinhold, Stocznia Gdańska), szw. par. Figge 386 t. z Ystadu próżny (Bergenske, Westerplatte), szw. żagl. Lucie 116 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Otto Cords 495 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lavell, kan. port.), holend. par. Proteus 605 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Tanja 341 t. z Helsingborga próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.), lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), kolej nadw. niem. par. Erna 491 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa).

13 stycznia: franc. par. Jumieges 1004 t. z Bordeaux z towarem (Warms, kolej nadw.), szw. par. Nedjan 494 t z Västerviku próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Gustaf Wasa 973 t. z Rotterdamu próżny (Mory, b. port. ces.), szw. par. Sirius 467 t. z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Bertil 520 t. z Svendborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par Flottbock 1228 t. z towarem (Behnke i Sieg, Holm),

13 stycznia: niem. par. Fortuna 1670 t. z Oranu z fosfatem (Scand. Levante, wolna strefa), fr. par. Jean de Bethencourt 1165 t. z Malmö próżny (Bestmann), niem. par. Industria 1277 t. z Szczecina próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem(Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Felicia 687 t. z Kopenhagi próżny (Mory, Alldag), jugosłow. par. Nikola Michanowicz 3190 t. z Caleta Colossa z solą potasową (Prowe, wolna strefa), norw. par. Tello 1476 t. z Langesundu próżny (Lenczat, wolna strefa), niem. par. Reinhard 541 t. z Limhamnu próżny (Reinhold, b. port ces.), szw. par. August 342 t. z Hoganaes próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), szw. par. Utö z Oxelösundu próżny (Reinhold, Westepl.), belg. hol. Loucky z belg. szkutą błotną Nr. 58 z Gdyni próżny (Schichau), łot. par. Mars 279 t. z Wismaru próżny (Behnke i Sieg, kan. port.).

14 stycznia: niem. par. Ragnar 434 t. z Kłajpedy próżny (Warta, Westerpl.), gd. par. Prosper 410 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm). norw. par. Elkland 765 t. z Holböku próżny (Reinhold, kan. port.).

15 stycznia: szw. par. August Leffler 1128 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), niem. par. Sperber 448 t. z Mäntyluoto próżny (Nordd. Lloyd. Westerpl.), szw. par. Elsa 645 t. z Aabenraa próżny (Reinhold, kan port.), szw. par. Amazone 378 t. z Koldingu próżny (Pam, b. port ces.), franc. par. Yainville 836 t. z Antwerpji z towarem (Worms, kolej nadw.), niem. par. Tip 765 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Arnis 631 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Wisłoujście), niem. par. Elbing I 251 t. z Królewca z pszenicą (Voigt, kan. port.). duń. par Hafnia 1159 t. z Nakskov próżny (Behnke i Sieg, Alldag), niem. par. Käthe 643 t. z Kjöge próżny (Bergenske, Bergford-Strohdeich), duń. par. Ulf 797 t. (Bergenske) z Kopenhagi próżny (Reinhold).

16 stycznia: niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Korsör próżny, szw. par. Sölve 260 t. z Halmstadu próżny (Reinhold, b. port. ces.). łot. par. Maiga 87 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, kanał port.), szw. mot. Erland 886 t. z Göteborga z towarem (Scand. Levant, kolej nadw.).

16 stycznia: pol. hol. Tyran z Gdyni próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., Neisserhafen). niem. hol. Gladiator z licht. Zukunft 604 t. i Ahrensfelde 619 t. z Grenaa próżne (Voigt, kan. port.), turecki mot. Hassan Bir 24 t. z jazdy próbnej próżny (Bartram, b. skład węgla mar.), fsk. par. Gertrud 1084 t. z Belfastu próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), szw. par. Excelsior 841 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman Wilson, kolej nadw.).

17 stycznia: niem. par. Annemarie 180 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopnehagi próżny (Johann wolna strefa), szw. par. Rurik 353 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic., Vistula), niem. par. Güunter Russ 575 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), niem. par. Leonhard 429 t z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw., łot par. Percy 437 t. z Lipawy próżny (Lenczat, kan. port.), szw. mot. Alca 290 t. próżny (Shipco, Holm).

17 stycznia: lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Sven 191 t. z Hangö z towarem (Reinhold), niem. par. Hanna Hölken 297 t. z Yarmouth ze śledźmi (Lenczat, kan. port.), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, wolna strefa), niem. par. Marie Schröder 455 t. z Esbjergu próżny (Wolff, kan. port.)

18 stycznia: ang. par. Kovno 1477 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, Holm), francuski par. Lura 19 t. próżny.

18 stycznia: duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Alldag), niem. par. Carl Reheder 265 t. z Malmö próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ribersborg 705 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

19 stycznia: duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Güunther 884 t. ze Szczecina próżny (Mory, Alldag), szw. par. Robert 1685 t. z Aleborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Elisabeth 287 t. z Sterneway ze śledźmi (Lenczat), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), franc. par. Lussac 864 t. z Gdyni z resztą ład. tomasówki (Worms, kolej nadw.).

19 stycznia: szw. par. Maj 1144 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Elsa 335 t. z Kłajpedy próżny (Artus, Victoriawand), niem. par. Hermann Bohnekamp 582 t. z Dunkerki z żelastwem (Voigt, Neissehafen), niem. par. Alsen 538 t. z Szczecina próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), szw. par. Nordöst 628 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Helene 162 t. z Hamburga z towarem (Prowe, wolna strefa), szw. par. Thorfried 326 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Possehl 1347 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Reinhard 542 t. z Rönne próżny (Artus, Westerpl.), łot. par. Windau 281 t. z Aalborga próżny (Bergenske, wolna strefa), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, wolna strefa).

20 stycznia: niem. par. Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Maltic, kan. port.), duń. par. Alice 712 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Bergford, Strohdeich), niem. par. Stadt Stolp 147 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt. Westerplatte), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Svendborga próżny (Reinhold, Pommerensdorf), szw. par. A. K. Fernström 433 t. z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), fiński par. Garryvale 2903 t. z Helsingforsu próżny (Bergenske, Stocznia Gdańska), duń. par. Skaa-

ne 724 t. z Helsingforsu próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), duń. par. London 730 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), łot. par. Kurland 428 t. z Hobre próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Alldag), szw. par. Allan 541 t. z Landskrony próżny (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Patria 1108 t z Göteborga próżny (Reinhold, Westerplatte).

20 stycznia: szw. par. Anna 714 t. z Gdyni próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Rauna 1441 t z Gandawy próżny (Scharenberg), niem. par Iris 722 t. z Rendsburga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Vera 232 t z Landskrony próżny (Pam), szw. żag. Elsie 826 t z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Luna 279 t. z Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Immenhof 182 t. z Flensburga próżny (Wolff), szw par. Ivar 714 t. z Ystadu próżny (Dzg. Schiff K.), szw par Egon 291 t. z Karlshamnu z towarem (Reinhold) szw. par. Thure 295 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg).

21 stycznia szw. par. Othem 398 t. z Grenaa próżny (Reinhold), łot. par. Vieturs 338 t. z Masnedsundu próżny (Artus), szw. hol. Holger z licht. Halsta III. 473 t. z Słupska próżny (Pam). szw. par. Inga 714 t. z Rönne próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Gloria 2012 t. z Baratti z żużlem żelaznym (Schenker), fiński par. Navigator 2274 t. z Villa Constitution na Hälsingborg ze zbożem (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Göta 674 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), pol. hol. Rybak z licht Benek 369 t i Bartek 373 t. z Rönne próżny (Wisła-Bałtyk), szw par Trelleborg 378 t z Odense próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Frida 1270 t. z Sztokholmu próżny (Artus).

Na wyjściu.

27 grudnia: duń par Holland 720 t. do Londynu z drzewem (Shaw. Lovell). szw. par Gudrun 452 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par Fryken 820 t do Vejle z węglem (Reinhold).

28 grudnia: łot. par. Balva 1348 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Frida 1270 t. do Göteborga z węglem (Artus), szw par. Ossian 894 t. do Korsör z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Helga Ferdinand 1333 t do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), fr. par Député Georges Chaigne 1182 t. do Rouen z węglem (Mory).

29 grudnia: niem. mat. Werber 67 t. do Kiöge z węglem (Bergenske), szw. par Dagfrid 409 t do Vejle z węglem (Reinhold. holend. parow. Proteus do Amsterdamu z towarem (Prowe). szw. par. Göta 674 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg). szw. par. Iris 196 t do Helsingforsu z towarem (Reinhold). duń. par. Njord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), niem. par. Helene Russ 576 t. do Rygi z towarem (Voigt) szw. par. Caring 518 t. do Drammen z węglem (Polsko-Skand.). łot. par. Gauja 895 t. do Rygi z węglem (Bergenske), niem. par. Pallas 370 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw par. Cecil 776 t. do Göteborga z węglem (Artus), duń. par. Tomsk 709 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), szw. par Gustafsberg 775 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold).

30 grudnia: ang. par. Kolpino 1463 t. do Gdyni z towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Jason 58 t. do Holtenau próżny (Voigt). szw. par. Ragnar 430 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), pol. hol. Rybak 58 t. z licht. Bartek 373 t i Bolek 369 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk), niem. par. Asgard 1448 t. do Calais z drzewem (Mory), lit. par. Saephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold).

30 grudnia: lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), duń. par. H. H. Petersen 570 t. do Corku ze solą potasową (Behnke i Sieg), niem. par. Schleswig 478 t. do Haderslevn z węglem (Artus), norw par Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), szw. par. Bellis 229 t do Lerviku z węglem (Bergenske), niem. par. Hochsee 736 t. do Swinoujścia z drzewem (Voigt), szw. par. Ingebord 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), norw par. Jonares 266 t. do Kristiansa nduz węglem (Reinhold), szw. par. Snöfrid 272 t. do Sölvesborga z węglem (Dzg. Schiff. K.), szw par Grekland 1234 t. do Konstantynopola z towarem (Scand. Levant), szw. par. Majfred 524 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske).

31 grudnia: szw. par. Libra 837 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), ang par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Hafnia 1159 t do Kopenhagi z węglem (Reinhold). łot. par. Imanta 731 t. do Rygi z węglem (Bergenske), łot. par. Venta 1156 t. do Rygi z węglem (Bergenske). niem. par Possehl 1348 t do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Amazone 379 t. do Gdyni próżny.

31 grudnia: szw. par. Amazone 379 t. do Gdyni próżny, duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Polonia 4519 t. do Kopenhagi próżny (Baltic America L.), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Iris 201 t. do Królewca z węglem (Ganswindt), niem par. Hannah Hölken 287 t. do Ramsgate z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Blanche 210 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Edvard 734 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Vilsund 719 t. do Abo z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Aalborg 763 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Normandie 873 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw. Lowell), niem. par. Fehmarn 522 t. do Sztokholmu z drzewem (Shaw, Lovell).

1 stycznia: norw. par. Mars 399 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), niem. parow Heinrich Schuldt 612 t. do Haderslevn z węglem (Artus), szw. par. Johan Sanne 781 t. do Uddevalli z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Enak 6 t. z niem. licht. Werra 649 t. i Wulksfelde 619 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt).

2 stycznia: szw. par. Sven 196 t. do Hangö z towarem (Reinhold), norw par. Spreit 334 t do Malmö z żelazem (Scharenberg), łot. par. Percy 437 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), niem par. Edmund Halm 722 t. do Amsterdamu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Merkur 800 t. do Gdyni próżny (Schenker i Co.)

3 stycznia: duń. żagl. Noah 86 t. do Hasle z węglem (Ganswindt).

3 stycznia: szw mot. Hedwig 118 t. do Svendborga z grochem (Bergenske), pol. hol. Sambor z pol. licht. Janek 633 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtlk), szw. par. Haira 280 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), niem. par. Stella 332 t. do Kopenhagi z fosfatem (Prowe), niem. par. Carl Cords 498 t. do Grimsby z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. Brünhilde 863 t do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Kirsten 705 t. do Southampton z drzewem (Danz. Schiff. K.), łot. par. Everone 1164 t. do Rygi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Karl 166 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Bacchus 381 t. do Roterdamu z towarem (Wolff), pol. par. Poznań 1122 t. do Calais z drzewem (Warta), szw. par. Hvitra 685 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

4 stycznia: ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), fsk. par. Vicia 1598 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Elbing III. 186 t. do Królewca z węglem (Ganswindt).

4 stycznia: szw. par. Larus 448 t. do Göteborga z cukrem (Shipco), niem. par. Warnow 584 t. do Korsöru z węglem (Warta). szw. par. 1598 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Bavaria 553 t. do Amsterdamu z drzewem (Wolff), duń par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. mot. Herbert Paul Otto 55 t. do Warnemünde z drzewem (Ganswindt), niem. par. Helene 162 t. do Hamburga z towarem (Prowe), czechosłow. par. Gette 73 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par Diana 299 t. do Królewca próżny (Wolff), niem. par. Else 505 t. do Szczecina z towarem (Reinhold). szw. par Rewa 715 t do Horsensu z węglem (Bergenske).

5 stycznia: szw. par Sirius 467 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Lyderhorn 1097 t. do Bremy z portu ukrycia z drzewem (Bergenske).

5 stycznia: niem. par. Cewea 270 t do Tynedocku z drzewem (Bergenske), duń. par. Frankrig 778 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Schiff. K.), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Wega 818 t. do Amsterdamu z drzewem (Nordd. Schiff. K.), niem. par Reinhart 541 t. do Limnhamnu z węglem (Dzg. Schiff. K.), niem. par. Martha Schröder 344 t. do Bremy z drzewem (Wolff), norw. par. Eina 346 t. do Hull z drzewem (Bergenske), ang. par. Haarlem 564 t. do Królewca z towarem (Reinhold), norw. par. Ara 557 t. do Malmö z towarem (Bergenske), niem. par. Rhea 293 t. do Kłajpedy próżny (Wolff), szw. par. Mai 1144 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Magnar 643 t. do Norrköpingu z węglem (Berg.).

6 stycznia: norw. par. Ringfond 656 a. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par Elsie 826 t. do Oxelösundu z węglem (Bergenske), niem. par Fafner 1922 t. do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg). est. par Liro 833 t do Tallinnu z węglem (Befr. Ges.), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Scand. Lev.), szw. par. Indus 357 t. do Rønnebyredd z węglem (Artus), szw par. Gusten 353 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), szw par. Tania 341 t. do Limhamnu z węglem (Dzg. Schiff. K.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Hull z drzewem (Voigt), ang. par. Baltara 1487 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.). szw. par. Robert 1585 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), ang. par. Helmond 581 t. do Królewca z towarem (Reinhold), szw. par. Patria 1108 t. do Göteborga z węglem (Artus), niem. par. Neptun 364 t. do Bremy z towarem (Wolff).

7 stycznia: norw. par Lysaker 485 t. do Lysakeru z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Excelsior 841 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Kamma 437 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Konsul Suckau 212 t. do Malmö z żelazem (Artus), szw. par. Sölve 259 t. do Halmstadu z węglem (Dzg. Sch. K.), niem. par. Georg Zelk 798 t. do Genui z cukrem (Reinhold), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), niem.

par. Käthe 643 t. do Kjöge z węglem (Bergenske), niem. par. Teutonia 768 t. do Helsingborga z węglem (Mory), łot. par. Euseklis 720 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Orion 260 t. do Grimsby z drzewem (Behnke i Sieg).

7 stycznia: niem. par. Georg Zelk 798 t. do Genui z cukrem (Reinhold), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Käthe 642 t. do Kjöge z węglem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Teutonia 768 t. do Helsingforsu z węglem (Mory), łot. par. Auseklis 821 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Orion 260 t. do Grimsby z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Oskar 483 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t do Kopenhagi z towarem (Reinhold), łot. par. Kalpaks 1182 t do Antwerpji z drzewem (Voigt), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem par. Ortlinde 671 t. do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg), norw. mot. Bob 269 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Forelle 599 t do Tallinu z towarem (Nordd. Lloyd), łot. par. Viesturs 338 t. do Stego z węglem (Reinhold), fr. par. Germinal 1165 t. do Bordeaux z węglem (Bestmann), łot. par. Lettonia 1621 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Alix 658 t .do Prestonu z drzewem (Bergenske), duń. par. Signe 696 t. do Kopenhagi z węglem (Lenczat), pol. par. Tczew 344 t. do Londynu z towarem (Behnke i Sieg).

8 stycznia: niem. mot. Vulkan 530 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Ribersborg 723 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Bro 408 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Vaidava 1385 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Carrie 739 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Hafnia 1159 t. do Nakskov z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Everelsa 1343 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Inga 714 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Nordöst 628 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), lit. par. Stefanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Korsöru z węglem (Behnke i Sieg).

9 stycznia: norw. par. Johann Blume 1482 t. do Aarhus próżny (Voigt).

9 stycznia: włoski par. Caterina Madre 2427 t. do Gibraltaru z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Halfdan 854 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Simone 694 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), niem. par. Kapitän Kross 394 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

10 stycznia: szw. par. Gudrun 452 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Danefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), łot. par. Kurland 428 t. do Hobro z drzewem (Bergenske), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. mot. Gallus 230 t. do Göteborga z cukrem (Shipco).

12 stycznia: łot. par. Laimons 198 t. do Lipawy z towarem (Reinhold), szw. par. Freja 711 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Dagfrid 409 t. do Vejle z solą potasową (Behnke i Sieg), pol. hol. Tyran z licht. Antek 370 t. i Alek 361 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk), szw. par. Blanche 210 t. do Karlshamnu z towarem, benzyną i węglem (Thor Hals), szw. par. Thure 295 t. do Malmö z węglem (Pam), szw. par. Scartho 300 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Sanne 781 t. z Uddevalli próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Othem 378 t. do Grenaa z węglem (Reinhold), niem. par. Elsa 335 t. do Kłajpedy z węglem (Prowe).

13 stycznia: łot. par. Kaupe 1458 t. do Horsensu z węglem (Reinhold).

13 stycznia: szw. par. Majfred 524 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), ang. par. Majorka 589 t. do Dundee z węglem (Reinhold), szw. par. Fryken 820 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Plato 451 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), szw. par. Edward 717 t. do Udevalli z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), niem. par. Heinrich Schuldt 612 t. do Rockefortu z drzewem (Nordd. Schiff. Ges.).

14 stycznia: szw. par. Johan Sanne 781 t. do Uddevalli z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 674 t. do Ystadu z węglem (Behnge i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko Skand.).

14 stycznia: duń. par. Bogö 728 t. do Garstonu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Uffe 1184 t. do Kopenhagi z cukrem (Reinhold), niem. par. Claus 153 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Erna 491 t. do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Eduard 574 t. do Londynu z drzewem (Voigt), holend. par. Proteus 605 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. Skodsborg 850 t. do Prestonu z drzewem (Bergenske), niem. par. Prima 493 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Lloyd), łot. par. Velta 1382 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Feronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Helsingforsu z węglem (Mory).

15 stycznia: niem. par. Specht 355 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Bertel 520 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. par. Reinhardt 542 t. do Rönne z węglem (Reinhold), szw. par August 343 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Parnass z licht. Senator 718 t. do Hamburga próżne (Voigt i Behnke i Sieg), szw. par. Utö 848 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), norw. par. Material 129 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. hol. Zeus z licht. Hamfelde 677 t. i Hohenfelde 710 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), pol. par. Wilja 2266 t. do Cherbourga próżny (Rząd Polski).

16 stycznia: duń. par. Emanuel 784 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Werner Kunstmann 2379 t. do Sztokholmu z węglem (Artus).

16 stycznia: pol. hol. Tyran do Gdyni próżny (Wisła-Bałtyk), turecki mot. Hassan Bir 24 t. na jazdę próbną próżny (Bartram), niem. par. Anita L. M. Russ 1004 t. do Marsylji z cukrem (Artus), holend. ol. Odin 69 t. z holend. szkutą błotną nr. 4 47 t. do Gdyni próżne (Schichau), niem. par. Grete Glad 283 t. do Kłajpedy z olejem (Scharenberg), fr. par. Jumieges 1004 t. do Królewca z towarem (Worms), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. do Rouen z towarem (Worms), szw. par. Sirius 467 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Amazone 379 t. do Limhamnu z węglem (Pom), łot. par. Mars 279 t. do Królewca z węglem (Behnke i Sieg), franc. par. Jean de Bethencourt 1165 t. do Bayonne z węglem (Bestmann).

17 stycznia: niem. par. Holstein 478 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

17 stycznia: niem. par. Ragnar 434 t. do Kopenhagi z węglem (Warta), szw. par Iris 169 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. mot. Herbert Paul Otto 55 t. do Warnemünde z drzewem (Ganswindt), szw. par. Nedjan 494 do Svendborga z fosfatem (Behnke i Sieg), duń. par. Erindring 425 t. do Marstalu próżny (Reinhold), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Prowe), szw. par. Valkyrian 706 t. do Trelleborga z węglem (Danz. Schiff. K.), łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Schleswig 478 t. do Antwerpji z drzewem (Bergenske). niem. par. Richard 720 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Sölve 260 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Günter Russ 575 t. do Rygi z towarem (Voigt), szw. mot. Erland 886 t. do Konstantynopolu z towarem (Skand. Levante), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), norw par. Tello 1476 t. do Kirkenaes z węglem (Lenczat).

18 stycznia: szw. par. August Leffler 1128 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Helene 1324 t. do Kopenhagi zwęglem (Artus).

18 stycznia: niem. par. Sperber 448 t. do Kotki z towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Felicia 687 t. do Helsingborga z węglem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Ulf 797 t. do Dunkerki z towarem (Reinhold).

19 stycznia: niem. par. Käte 903 t. do Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Skauts 1328 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Marta Halm 542 t. do Roterdamu z drzewem (Voigt), fsk. par. Gertrud 1084 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Otto Cords 495 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell).

19 stycznia: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Joh. Ick), szw. par. Elsa 646 t. do dense z węglem (Reinhold), pol. par. Kraków 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), szw. mot. Alca 290 t. do Göteborga z cukrem (Shipco), niem. par. Sachsen 58 t. do Roztoku próżny (Shipco), niem. par. Wotan 1396 t. do Rotterdamu z cukrem (Voigt), łot. par. Maiga 87 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), szw. par. Gusten 354 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Elisabeth 147 t. do Kłajpedy próżny (Lenczat), norw. par. Eikland 765 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold).

20 stycznia: duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (D. Schiff. K.), niem. par. Elsa 335 t. do Gdyni próżny (Artus), niem. par. Elbing 251 t. do Słupska próżny (Voigt), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Sk.), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold).

20 stycznia: szw. par. Exellsior 841 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Annemarie 184 t. do Hamburga z towarem i drzewem (Prowe), norw. par. Bomma 431 t. do Oslo z towarem (Bergenske), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Taarnholm 828 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold).

21 stycznia: niem. par. Hansa 612 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Leonhard 421 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

Jak korzystamy ze swych praw przy gdańskich drogach wodnych?

Zarzuca się Polsce, iż psuje współżycie z Gdańskiem przez to, że zbyt szeroko chce korzystać z uprawnień, nadanych jej przez Traktat Wersalski wzgl. przez konwencję polsko-gdańską. Ile prawdy jest w tem twierdzeniu, na to chcemy dziś przytoczyć przykłady z dziedziny gdańskich dróg wodnych, zarządzanych przez międzypaństwową Radę Portu i Dróg Wodnych.

W skład tych dróg wodnych wchodzą:

1) rzeka Wisła (oba brzegi) od ujścia aż do granicy polsko-gdańskiej pod Czatkowem,
2) prawy brzeg Wisły od tejże granicy w górę rzeki aż do granicy prusko-gdańskiej przy narożniku montawskim (Montauerspitze),
3) lewy brzeg skanalizowanego Nogatu wzdłuż granicy prusko-gdańskiej, oraz gdańskie delta Nogatu i część mierzei fryskiej, należącej do W. M. Gdańska,
4) dwa kanały na żuławach gdańskich, łączących rzekę Wisłę z Nogatem wzgl. mierzeją fryjską.

W myśl Traktatu Wersalskiego zarząd wyżej wymienionych dróg wodnych miał przypaść całkowicie i bez zastrzeżeń Polsce, tak jak przypadły koleje gdańskie. Konwencja polsko-gdańska z r. 1920 jednak oddała glańskie drogi wodne — Radzie Portu i Dróg Wodnych, naruszając tem jedno z zasadniczych postanowień Traktatu Wersalskiego. Protesty polskie zbywano twierdzeniem, że interesy Państwa Polskiego są dostatecznie zabezpieczone przez prawo do obsady połowy stanowisk urzędniczych i robotniczych w Radzie Portu.

Polska w takich warunkach wówczas powinna była żądać dla siebie conajmniej stanowiska głównego kierownika działu dróg wodnych w Radzie Portu! Jeżeli przeciwnie dała sobie narzucić bez zastrzeżeń cały personel, sprytnie i celowo złożo" przez ustępujący rząd pruski, to można to kłaść na karb niezaradności młodego i niewyrobionego wówczas aparatu państwowego.

Ale jak wytłumaczyć fakt, iż teraz po 7 latach istnienia Rady Portu przy jej zarządzie dróg wodnych niema ani jednego wyższego i ani jednego średniego urzędnika Polaka? Czy są jacy niżsi urzędnicy lub jacy stali robotnicy Polacy, tego nie mogliśmy się dowiedzieć. Wiemy atoli, że centrala dróg wodnych w Radzie Portu wykonuje funkcje ekspozytury pruskiej i że wcale nie ukrywa swej niechęci wobec Polski. Spotkało ją za to zaszczytne uznanie prasy gdańskiej, iż podtrzymuje tradycję pruską przy Wiśle gdańskiej.

I jak sobie wytłumaczyć fakt, iż przez 7 lat Rada Portu dała się wyręczyć w administrowaniu lewego brzegu Nogatu przez rząd pruski, płacąc mu za fatygę dość pokaźne kwoty? — Przeciwko temu powinien wystąpić i senat gdański, broniący stale i wytrwale suwerenności Wolnego Miasta przed „uroszczeniami" polskiemi. Niech senat usunie przedewszystkiem urzędnika pruskiego, mieszkającego i urzędującego przy śluzie nogackiej, wchodzącej całkowicie w skład terytorjum W. Miasta. Przecież nie na to przyznała komisja graniczna śluzę przy Narożniku Montawskim Gdańskowi, by nią zarządzali Prusacy!

Kiedy Polska przed paru laty żądała od Rady Portu oddania jej w zarząd prawego brzegu Wisły od Czatkowa do Nogatu, wtenczas ze strony przedstawicieli gdańskich spotkała się ze stanowczą odmową, a prasa gdańsaka i niemiecka napadała na polską administrację Dolnej Wisły, zarzucając jej kompletną niedołężność. Była to pora, by przypomnieć poraz pierwszy Radzie Portu obowiązek względem lewego brzegu Nogatu, nałożony jej przez konwencję polsko-gdańską.

Jak wiele Polska straciła, zdając swego czasu swe prawa traktatowe do gdańskich dróg wodnych w ręce Rady Portu, to ujawniło się w sposób jaskrawy przy otwarciu żeglugi morskiej od Tczewa przez ujście rzeki Wisły przy Schievenhorst, gdyż dziś w Malborku, Królewcu i Berlinie lepiej są poinformowani o wszelkich zajściach na Dolnej Wiśle i gdańskich drogach wodnych, aniżeli w Toruniu i w Warszawie.

Ale jak ma się zmienić upokarzający ten stan rzeczy i jak mamy zacząć korzystać z praw do gdańskich dróg wodnych, kiedy nie było i niema na decydujących miejscach reprezentantów polskiej administracji dróg wodnych?

Tak przedstawia zagadnienie artykuł pod powyższym tytułem w „Gazecie Gdańskiej". Redakcja „Żeglarza Polskiego" stwierdzić może, że według posiadanych przez nią danych informowanie jak wydziału Dolnej Wisły w Toruniu, tak też zainteresowanych kół żeglugowych w Tczewie o tem, co się dzieje pomiędzy Tczewem a Gdańskiem, pozostawia wiele do życzenia, gdy natomiast niewątpliwie Elbląg i Malborg są o wiele lepiej informowani o tem, co się dzieje na drogach wodnych Wolnego Miasta.

Nawet gdańska prasa codzienna otrzymuje lepsze urzędowe informacje o stanie dróg wodnych, podlegających zarządowi Rady Portu aniżeli wyżej wymienione władze polskie na dolnej Wiśle i placówki urzędowe w Tczewie, z których jedynie Żegluga Wisła-Bałtyk może czerpać miarodajne informacje o stanie dojazdu Tczew—Gdańsk.

Dowód: 13-go stycznia dwa łamacze lodu dla Wisły znajdujących się w Einlage złamały lód pomiędzy szluzą Einlage a Gdańskiem. O tym doniosłym fakcie do dziś dnia nie jest poinformowany ani wydział Dolnej Wisły w Toruniu, ani Zarząd Dróg Wodnych w Tczewie, ani Żegluga Wisła-Bałtyk w Tczewie, dla której wiadomość o możności przeprowadzenia statków z Gdańska do Tczewa lub odwrotnie ma olbrzymie znaczenie.

Tymczasem jedna z gazet gdańskich zanotowała fakt łamania w samym dniu jego rozpoczęcia. Natomiast placówka Einlage w komunikacji z Tczewem do dziś dnia twierdzi, że nie odpowiada to rzeczywistości. W ten sposób w stosunku do urzędów polskich, względem których placówka Einlage obowiązana jest dawać ścisłe informacje, nie spełnia tego zadania.

Są też i inne poszlaki, że na drogach wodnych, podlegających Radzie Portu, mamy urzędowy sabotaż, który bardzo dotkliwie odczuwa nasza młoda żegluga morska.

Niewyraźne, jak dotąd, stanowisko Rady Portu w sprawie znaków morskich w dojeździe Schiewenhorst pozwala niższemu personelowi na linji wodnej ze swej strony starać się w kierunku utrudniania uprawiania żeglugi. Latem 1927 roku napotkaliśmy praktycznie na stanowisko celnictwa gdańskiego, iż właściwie ujście Schiewenhorst nie jest żadną miarą ujściem żeglownym, wobec czego nawet dla najmniejszych objektów, jak yachty spacerowe, konieczne są każdorazowe przepustki.

Byłoby więc niewątpliwie pożądane, ażeby z polskiej strony w Radzie Portu przypomniano o uprawnieniu do obsadzenia 50% personelu dróg wodnych urzędnikami i pracownikami narodowości polskiej, jak z Gdańska tak też i z Polski, gdyż jak dotąd nie-

stety nic nie zrobiono, ażeby chociaż w czemś złagodzić „pruski" charakter urzędowania na drogach wodnych Wolnego Miasta, które stanowią jednocześnie droga komunikacyjna pomiędzy Tczewem a Gdańskiem, oraz dojazd morski Tczewa, nie mówiąc już o tem, że przedstawiają one uwieńczenie całej sieci dróg żeglownych Polski.

Czem być powinny yachty krążownicze.

W specjalnym numerze, poświęconym salonowi nautycznemu w Paryżu, czasopismo francuskie Le Yacht zawiera na ten temat znakomity artykuł znanego konstruktora yachtów, p. H. Dervin.

Za objekt autor wybrał yacht długości 13 metrów o ożagleniu yawla. Oto w streszczeniu wywody fachowego francuskiego autora:

Pod nazwą krążownika zbyt często rozumieją stary typ łodzi krążowniczej, na której zastosowanie nadbudówki pozwoliło na urządzenie kilku łóżek, inni rozumieją pod krążownikiem specjalną odmianę yachtu wyścigowego. Ten typ jednak jest zazwyczaj kosztowny i daje mało gwarancji bezpieczeństwa podczas dłuższej podróży. Urządzenie wewnętrzne jest zbytkowne, lecz mało racjonalne. Zawijając do portu, yachtman ucieka do pierwszego lepszego hotelu, unikając pokładu swego statku. W tych warunkach yachting krążowniczy jest sportem kosztownym, a z innej strony nawet bardzo uciążliwy.

Omyłki należy jednak szukać w samem założeniu: taki yacht nie jest właściwym yachtem krążowniczym. Ten ostatni może być wyłącznie tylko statkiem specjalnie wypracowanym dla żeglugi c i ą g ł e j, w której następować po sobie mogą lekkie wiatry i gwałtowne. Yacht taki musi również pozwalać na życie wyłącznie na pokładzie, lecz z wygodami i tylko w ciągu okresu nieograniczonego bez tego, ażeby się wyczuwało znużenie fizyczne.

W ten sposób yachting praktycznie staje się najzdrowszym ze sportów i najekonomiczniejszym z pośród nich.

Wychodząc z tych założeń, należy obliczyć siłę minimalną wyporności, jaką powinien mieć statek, ażeby utrzymać się dłużej na fali, ta siła jest funkcją wyporności i objętości części nadwodnych oraz rozmieszczenia tych części.

Streszczając ten warunek, powiedzieć można, że statek nie mający linji wodnej ponad 7 metrów, nie może uchodzić za yacht krążowniczy.

Nie należy również lekceważyć czynnika szerokości. Stosunek powierzchni objętej wodą do prostokątu, w którą ona jest wpisana, powinien wyrażać się liczbą dość znaczną. Zagłębienie powinno mieć wielkość maksymalną, którą dopuszczają dane warunki żeglowności.

Powierzchnia bocznego podwodnego oporu powinna być wystarczająco rozwinięta.

Konieczna jest znaczna wyporność, nie połączona ze zbytnim wykrzywieniem linji wręg.

Współczynniki pryzmatyczne znacznej wielkości są nieodzowne. Ożaglenie krążownika powinno być znacznie niższe niż ożaglowanie wyścigowych yachtów, chociaż bezwzględna wartość liczbowa może być dość wysoka.

Całkowite obciążenie nie powinno być zbyt wielkie w stosunku do wyporności, stosunek ciężaru kilu do balastu wewnętrznego powinien być objektem głębokiego badania. Stosunek ten jest zmienny, zależnie od kształtów.

Obło nie powinno być zbyt wystające, a dno niezbyt płaskie. Powierzchnia zanurzenia powinna być sprowadzona do minimum, burta wodna powinna być wysoka, ażeby przy normalnem pochyleniu pokład nie dotykał wody.

Wzniesienie czołowe powinno być uzgodnione z wzniesieniem rufowem. Wszystkie znaczniejsze ciężary powinny być ulokowane w pobliżu środka yachtu i możliwie nisko.

Z badania tych danych można nawet wywnioskować na pierwszy rzut oka, że przy jednakowej długości linji wodnej krążownik jest potężniejszy od yachtu wyścigowego, jak również co do siły kadłuba; będzie on miał wygląd mniej elegancki, lecz zato więcej morski.

Naogół dla mniejszych statków, a takim jest niewielki yacht krążowniczy, pożądane są formy wydłużone, z wychyleniami czołowem i rufowem.

Formy muszą być tak obliczone, ażeby yacht ślizgał się po fali, a nie przeicnał jego kołysania, powinny być bardzo łagodne, ażeby zapewnić przyjemniejszy pobyt na jego pokładzie i zmniejszyć „zmęczenie" poszycia.

Wytrzymałość poszycia jest też bardzo ważnym czynnikiem. Częstą omyłką yachtsmanów jest wiązanie wagi poszycia z mocą yachtu. Cienkie poszycie, lecz dobrze przylegające jest więcej odporne, aniżeli grube poszycie źle sklecone. Miarodajny jest stosunek wagi poszycia do całkowitego ciężaru statku (wyporności). Nie powinien on być większy niż 35%.

Często nie zwraca się uwagi na znaczenie wzmacniające pokładu: powinien on być jaknajmniej poprzecinany i wzmocniony zwiększeniem ilości pokładnic.

Pod względem wyboru ożaglenia istnieje naturalnie duża swoboda, należy jednak unikać systemów zbyt skomplikowanych, narażonych na uszkodzenie. Należy zmniejszyć do minimum ilość want, wiązów i bokownic, a przy obliczaniu ich brać duży zapas na bezpieczeństwo. Przy każdem ożagleniu należy unikać stosowanych długich strzał (masztaków górnych), bardzo eleganckich, lecz trudnych do podnoszenia i niemożliwych do zdjęcia. Najlepszem ożagleniem jest ożaglenie yawla z tylnym żaglem mocnym, o dużej powierzchni, więc yawl stanowiący coś pośredniego pomiędzy yawlem angielskim a keczem. Do 9-u metrów długość linji wodnej, t. zn. gdy żagiel główny niema powierzchni większej ponad 35 m^3, wolą zazwyczaj ożaglenia kutra, lecz niekoniecznie to można zalecać.

Ożaglenie bermudzkie można zastosować, jeśli maszty posiadają mocne wanty i nie są zbyt długie, lecz ożaglenie rożcowe (gaflowe) z masztem całopiennym jest mocniejsze.

Żagle główne nawijane na tram są bardzo praktyczne przy warunku, że jest zastosowany dobry system nawijania. System rybacki na bloku jest jednak najlepszy.

Co do motoru pomocniczego, to szybkość 5—6 węzłów jest zupełnie wystarczająca; pozwala ona poruszać się naprzód pod prąd nawet dość silny, w razie zaskoczenia ciszą; podczas złej pogody pozwala on łatwiej leżeć na pławie (trzymać się na miejscu). Dla motorów o małej mocy, do 14 KM wciąż jeszcze motor benzynowy jest najpraktyczniejszy.

Przy większej mocy motor naftowy i pół-Dziesel (o szybkiem zapaleniu) konkurują między sobą. Obecnie jednak pierwszy zaleca się więcej. Pożądane jest mieć motor rewersyjny ze śrubą stałą, dwuskrzydłową, gdyż śruba o skrzydłach rewersyjnych może zawieść.

Obecnie jest tendencja odsuwać motor jaknajdalej ku rufie, ażeby zdobyć jaknajwięcej miejsca dla kabiny. Jednak nie należy przesadzać w tym kierunku i należy dbać o to, ażeby wał nie miał zbyt pochylonego położenia i ażeby był jeszcze dostępny. Przewietrzanie musi być bardzo staranne, ażeby uniknąć skupienia się gazów palnych.

(Dokończenie nastąpi).

RYBACTWO MORSKIE.

Nieco o północnoeuropejskich połowach pełnego morza.

Morze przy brzegach kontynentów tworzy przeważnie mniej lub więcej rozwiniętą „półkę przylądową“, brakującą tylko przy wybrzeżach wulkanicznych, oraz przy brzegach wulkanicznych wysp. Shelfem czyli półką ustalono nazywać pas zmniejszonych głębokości przy brzegach aż do izobaty 600 metrów. Krzywa głębokości, wykreślona naturalnie z wielokrotną przesadą pionową, wykazuje, że ocean tworzy jakby naczynie w kształcie wypełnionego aż poza wewnętrzne brzegi talerza. Wewnętrzna część tego talerza to właściwy ocean, zalane krawędzie — to półka przyladowa. Powstanie półki przylądowej łączy się zazwyczaj z historją rozwoju danego kontynentu, znaczną rolę odgrywa w każdym razie zjawisko abrazji i erozji rzecznej. Z tych to przyczyn dno półki przylądowej nigdy nie jest pokryte iłem organicznym, gdyż sedymenty pochodzenia lądowego osiadają jeszcze tak gęsto, że ił pochodzenia pelagicznego nie może się wytworzyć.

Jeśli życie drobnoustrojów w wodach powierzchownych na półce przylądowej jest przeważnie uboższe niż na oceanie, to nie można tego powiedzieć o wyższych formach życia, gdyż właśnie na półce przylądowej istnieją liczne ławice, okolice usiane wyspami, pocięte brzegi itp., siedliska życia roślinnego w ich częściach podwodnych. Z tych to przyczyn, oraz w związku z wieczystą wędrówką ryb ku ujściom rzecznym wody nad półką przylądową najwięcej obfitują w rybę.

Europejska półka przylądowa jest nie mniej gęsto zaludniona niż północno-amerykańska wschodnia i północno-pacyficzna.

Ciągnie się ona według granicy konwencjonalnej na południu od równoleżnika Gibralataru przed półwyspem Pirenejskim, zajmuje zatokę Biskajską, otacza Irlandję i Anglję ze wszystkich stron, ciągnie się dalej ku Islandji, zajmuje całe morze Północne i Kattegat, zostawiając w Skagerraku tylko głębszy rów przy brzegach Norwegji. Dalej wzdłuż brzegów Norwegji te wody płytsze ciągną się szerokim pasem ku przylądkowi Północnemu Europy, a dalej na wschód szelf się rozciąga coraz szerszym pasem, zajmując całe morze Barenza z morzem Białem jako zatoką.

Nas interesują najwięcej połowy środkowej części szelfu europejskiego, t. zn. tej, do której należy jako zatoka Bałtyk. Są to więc połowy na Kattegacie, Skagerraku, morzu Północnem, oraz w sieni norwesko-islandzkiej oceanu lodowatego i na wodach Islandji.

Największe ekonomiczne znaczenie posiada dorsz, jak również największą daje masę połowu. Norwegja rozróżniają tu dwa gatunki dorsza poławiane latem i zimą.

1. Skrei i Vinterfiske poławia się od grudnia do kwietnia przed północno-zachodniemi fiordami Norwegji, lecz również poza wodami terytorjalnemi, oraz na zachód od Kristiansandu na Skagerraku.

2. Loddefiske czyli letnia ryba poławia się od kwietnia do końca czerwca na wodach Islandji znanym systemem wędkowym przy udziale międzynarodowym (Islandczycy, Norwegowie, Francuzi, Anglicy itd.), oraz na północy Norwegji.

Drugiemi co do znaczenia są połowy śledzia. Duży śledź (Storsild) poławia się po norweskiej stronie przed zachodniemi fjordami od kwietnia do września nieraz też do grudnia.

Śledź wiosenny (Vaarhering) łowi się przy zachodnich fiordach Norwegji od lutego do kwietnia włącznie. Storsild spotyka się w handlu też jako Sloehering, który obejmuje wogóle śledzia jesiennego, a nawet zimowego połowu. Śledź północnego morza łowi się od połowy maja do połowy września pomiędzy wyspami Szetlandzkiemi a Bergen przy pomocy sieci pławnych. Na północnym brzegu Islandji śledź się łowi od połowy lipca do połowy września przy pomocy sieci pławnych i obracających się sieci ciągnionych.

Norweskie połowy makreli odbywają się przy norweskim brzegu Skagerraku przy pomocy sieci pławnych od maja do lipca, oraz na centralnych częściach morza Północnego od lipca do października.

Połowy szprota odbywają się na większą skalę wyłącznie przed zachodniemi fiordami w okresie 10-o miesięcznym od maja do lipca.



Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą był mało ożywiony z powodu wysokich cen. Wiekszemi obrotami odznaczała się ryba dowożona, manowicie świeżych śledzi szwedzkich i norweskich. Dowożone one są przeważnie nie na statkach, lecz za pośrednictwem kolei niemieckich, z przeładunkiem w Saśnicach na Rugji. Większy Sloehering norweski jest więcej wzięty na gdańskim rynku aniżeli poławiany obecnie dość drobny śledź szwedzki. Dopiero w ostatnim —czasie dowóz tych obcych śledzi polepszył się, gdyż do niedawna burzliwa pogoda utrudniała połowy na Kategacie i przy brzegach Norwegji.

Płacono za funt śledzi norweskich 0,30 gld. za funt, za szwedzkie 0,30—0,35, za dorsze 0,45, za sieje (brzony) 0,70 do 0,80, za łososie 2,50, za węgorze 3 gld., za sandacze 1,50, za karasie 1,80 do 2,00, za szczupaki 1,40. — Za wędzony towar płacono: za węgorze 4.00—4,50, za szproty 0,40—0,60, za flądry 1,40—1,80, za łososie 4,00—5,00, za smażone minogi 2,50, za buklingi 1,10 za funt.

Handel śledźmi odbywał się przy utrzymującej się nadal mocnej tendencji. Zapasy szkockie się wyczerpują, zimowe połowy są skąpe, natomiast śledź norweski Sloehering jako solony jest za duży i znajduje w Polsce mały popyt. Kupujący wolą odczekać pojawienia się mniejszego śledzia wiosennego. Tymczasem połowy norweskie są coraz pomyślniejsze, wobec czego norweskie firmy solenia śledzi występują z ofertami sprzedaży cif. Zapasy zeszłorocznego Vaarheringa w Gdańsku są już na wyczerpaniu.

Ceny wagonowe, franco parowiec lub wagon w tranzycie, były:

Szkockie śledzie-Stornoway Matjes, marki Large, Selected i Medium odpowiednio po 100,90 i 80 szylingów za 2 półbeczki. Castlebay odpowiednich stopniowań są droższe o 10 s. na dwu półbeczkach. Szkockie Mattfulsy szły po 55 s. Matties po 53, zwykłe Matties 49 s., zwykłe Matties po 47 s.

Śledzie Yarmouth miały nieco słabszą tendencję, gdyż pogłoski o sowieckich zakupach okazały się w znacznej mierze złudnemi. Pierwsze Yarmouth Trademark Mattfullsy kosztują dziś 54 s., takież Matties 52 s. Yarmouth zwykłe Mattfulsy 50 s., takież zwykłe Matties 48—49 s. Półbeczki droższe są o 4 s. na dwu półbeczkach.

Śledzie norweskie, Yaarheringe 1927 sortowań po 4—500 sztuk w beczce 25 s., 5—600 — sztukowe 26 s., 6—700 sztukowe 27 s. Półbeczki droższe o 3 s., na dwu półbeczkach.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

17 stycznia:
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga 557/1 i 25/2 beczek,
niem. par. **Hannah Hölken** 287 z Yarmouth 3726/1 i 1029/2 beczek.
15 stycznia:
niem. par. **Elisabeth** 147z Stornoway 838/1 i 125/2 beczek.



Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Nowe towarzystwo żeglugowe. Ministerstwo skarbu zatwierdziło statuty towarzystwa akcyjnego parowej żeglugi „Banga Steam Shipping Compagnie Ltd.“. Towarzystwo stawia sobie za cel nabycie statków, które będą utrzymywać komunikację z zagranicznemi portami itd. Kapitał zakładowy towarzystwa wynosi 150 000 latów w 150-u akcjach. Założycielami towarzystwa są: M. Hilmann. G. Grunwald, A. Hilmann, A. Kreischman i M. Zepurit.

Ożywienie w porcie Windawy. W związku z oczekiwanemi trudnościami żeglugi do Rygi ożywił się ruch w porcie Windawy. Drzewo eksportowe zamiast do Rygi kieruje się do Windawy. W imporcie przybyły parowce z ładunkiem drzewa korkowego.

Budżet na rozbudowę portów. Niedawno departament morski złożył komisji budżetowej sejmu plan rozbudowy portów na najbliższe 5 lat. Na wykonanie projektów przewiduje się kwota 15 000 000 latów. Większa część wydatków pada na Rygę, gdzie będzie powiększony port eksportowy, będą zbudowane: magazyn eksportowy i magazyn w obwodzie celnym.

Dźwina ma być uregulowana powyżej mostów, a prócz tego w porcie eksportowym zostanie zbudowany duży gmach dla policji portowej, straży ogniowej; oraz hale dla robotników. Przewidziana jest również budowa doku pływającego.

W Lipawie zapowiada się wzmocnienie nabrzeży portowych, uruchomienie dużego kranu węglowego i renowacja łamifali przy wjeździe do portu wojennego.

W Windawie z dużym nakładem kosztów odbędzie się renowacja magazynu. Prócz tego zakończone mają być roboty przy wzmocnieniu obu falochronów, południowego i północnego, jak również inne roboty. Projektuje się również budowa niewielkiej stoczni dla naprawy statków.

W mniejszych portach planowane są następujące roboty: zakończenie rozpoczętych robót w portach rybackich Mehsragge i Papensee, budowa portu rybackiego w ujściu Adia i rozbudowa portu w ujściu Salis, na co przewidziany jest miljon latów.

Wreszcie zostanie zbudowana na morzu w pobliżu Lyserort nowa latarnia morska.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 21 grudnia do 1 stycznia zawinęło do portu 15 statków o łącznej ładowności 11 532 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 1 011 ton ładunku mieszanego, 3 888 beczek śledzi, 260 standartów drzewa, 300 ton nafty, 261 ton cementu, 91 sążni kopalniaków. 1 statek wszedł pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 17 statków o łącznej ładowności 11 778 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 1 468 ton ładunku mieszanego, 360 standartów dyli, 831 standartów drzewa, 15 000 sążni sześciennych drzewa. 3 statki wyszły pod balastem.

FRANCJA.

Ciekawe zjawisko ożywienia przewozów na żaglowcach. Towarzystwo francuskie ekstraktów barwnikowych i garbników zafrachtowało z przeznaczeniem do Hawru na kompletne ładunki drzewa kolorowego szereg większych żaglowców, w tej liczbie 7 francuskich, 2 fińskie (Lingard i Mozard) i 1 norweski (Ariel), a prócz tego żaglowiec francuski, który dopiero ma się udać na wyspę Haiti po nowy ładunek drzewa. Prócz tego to towarzystwo zafrachtowało na przewóz z Południowej Ameryki drzewa kwebracho, statki znanego armatora norweskiego Skogland et Son, „Margli Skogland“ i „Regent“ i szereg innych statków tego towarzystwa.

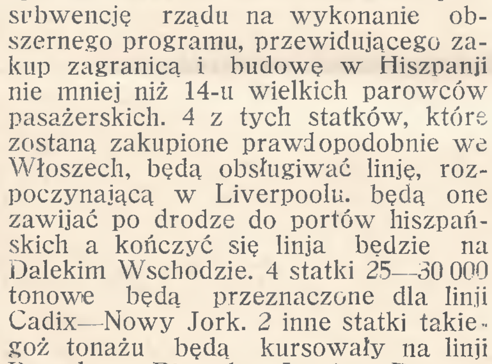
Jak widać z powyższego w towarowej żegludze oceanicznej żaglowce jeszcze nie utraciły całkiem racji bytu.

HISZPANJA.

Rozwój linji oceanicznych. W krótkim czasie ma być podpisana umowa rządu hiszpańskiego z towarzystwem Compania Transatlantica. Towarzystwo to, które już posiada monopol żeglugi morskiej pod hiszpańską banderą do Ameryki i na Daleki Wschód, otrzyma subwencję rządu na wykonanie obszernego programu, przewidującego zakup zagranicą i budowę w Hiszpanji nie mniej niż 14-u wielkich parowców pasażerskich. 4 z tych statków, które zostaną zakupione prawdopodobnie we Włoszech, będą obsługiwać linję, rozpoczynającą w Liverpoolu, będą one zawijać po drodze do portów hiszpańskich a kończyć się linja będzie na Dalekim Wschodzie. 4 statki 25—30 000 tonowe będą przeznaczone dla linji Cadix—Nowy Jork. 2 inne statki takiegoż tonażu będą kursowały na linji Barcelona—Rio de Janeiro—Buenos-Aires. 2 statki po 20 000 ton na linji do Kuby, Meksyku i Ameryki Centralnej. Nareszcie 4 statki nowej budowy po 15 000 ton będą obsługiwać linje pacyficzne z bazą w Valparaiso.

Z innej strony według informacji Debate rząd przyjął w zasadzie projekt przewidujący stworzenie konsorcjum ze wszystkich hiszpańskich przedsiębiorstw żeglugowych, pod protektoratem państwa.

(Revue Maritime).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

11 stycznia:
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
łot. par. **Lia** 749 do Rygi.

12 stycznia:
duń. par. **Feddy** 562 do Odense.

13 stycznia:
szw. par. **Sten Sture** 524 do Limhamnu.
szw. par. **Trelleborg** 378 do Odense.

14 stycznia:
szw. par. **Cecil** 776 do Arendalu.

15 stycznia:
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Aarhus.

16 stycznia:
szw. par. **Theodor** 1 085 do Kopenhagi,
pol. p. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu.

17 stycznia:
pol. par. **Toruń** 1 122 do Sztokholmu.

19 stycznia:
niem. par. **Hilde** 852 do Moss,
duń. par. **Emanuel** 785 do Randersu,
szw. par. **Nora** 736 do Helsingborga,
szw. par. **Carrie** 740 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 28 807 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

10 stycznia:
jugosł. par. **Ilir** 1 314 do Genui.

14 stycznia:
szw. par. **Johan Sanne** 781 do Uddevalli,
szw. par. **Göta** 674 do Ystadu,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
łot. par. **Velta** 1 382 do Rygi,
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Helsingforsu.

15 stycznia:
szw. par. **Bertil** 520 do Odense,
niem. par. **Reinhard** 542 do Rönne,
szw. par. **August** 343 do Ystadu,
szw. par. **Utö** 848 do Sztokholmu,
norw. par. **Material** 129 do Göteborga.

16 stycznia:
niem. par. **Werner Kunstmann** 2 579 do Sztokholmu,
szw. par. **Sirius** 467 do Karlshamnu,
szw. par. **Amazone** 379 do Limhamnu,
łot. par. **Mars** 279 do Królewca,
fr. par. **Jean de Bethencourt** 1 165 do Bayonne.

17 stycznia:
niem. par. **Ragnar** 434 do Kopenhagi,
szw. par. **Tania** 341 do Helsingborga,
szw. par. **Valkyrian** 706 do Trelleborga,
łot. par. **Sigulda** 1 260 do Rygi,
szw. par. **Sölve** 260 do Fredrikstadu,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
norw. par. **Tello** 1 476 do Kirkenaes.
18 stycznia:
szw. p. **August Leffler** 1 128 do Sztokholmu,
szw. par. **Felicja** 687 do Helsingborga.
niem. par. **Helene** 1 324 do Kopenhagi.
19 stycznia:
łot. par. **Skauts** 1 328 do Rygi,
fsk. par. **Gertrud** 1 084 do Helsingforsu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. **Elsa** 646 do Odense,
pol. par. **Kraków** 1 121 do Sztokholmu,
łot. par. **Maiga** 87 do Skillinge,
szw. par. **Gusten** 354 do Karlshamnu,
norw. par. **Eikland** 765 do Esbjergu.
20 stycznia:
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. par. **Excelsior** 841 do Göteborga.
21 stycznia:
szw. par. **Allan** 541 do Norrköpingu,
szw. par. **Vera** 282 do Helsingöru,
szw. par. **Nordöst** 628 do Varbergu,
łot. par. **Windau** 281 do Aalborga,
szw. par. **Maj** 1 144 do Malmö.

Statki powyższe wywiozły łącznie 83 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

14 stycznia:
duń. par. **Bogö** 728 do Garstonu,
niem. par. **Eduard** 574 do Londynu,
duń. par. **Skodsborg** 850 do Prestonu,
niem. par. **Prima** 493 do Rotterdamu.
15 stycznia:
niem. licht. **Hamfelde** 677 i
niem. licht. **Hohenfelde** 710 do Amsterdamu.
17 stycznia:
niem. mot. **Herbert Paul Otto** 55 do Warnemünde,
niem. par. **Schleswig** 478 do Antwerpji.
19 stycznia:
niem. par. **Marta Halm** 542 do Rotterdamu,
niem. par. **Otto Cords** 495 do Londynu.
20 stycznia:
niem. par. **Annemarie** 184 do Hamburga (i z tow.),
21 stycznia:
niem. par. **Hansa** 612 do Hullu,
gd. par. **Oberpräsident Dellbrück** 629 do Antwerpji,
niem. p. **Arnis** 631 do Westhartlepoolu,
łot. par. **Percy** 437 do Helsingforsu (i z tow.),
niem. par. **Käthe** 643 do Tynedocku.

Statki powyższe wywiozły łącznie 36 700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

14 stycznia:
duń. par. **Uffe** 1 564 do Kopenhagi.
16 stycznia:
niem. par. **Anita L. M. Russ** 1 004 do Marsylji.
19 stycznia:
szw. mot. **Alca** 290 do Göteborga,
niem. par. **Wotan** 1 396 do Rotterdamu.
21 stycznia:
niem. par. **Immenhof** 182 do Horsensu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 400 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

14 stycznia:
gd. par. **Prosper** 410 z Londynu.
19 stycznia:
niem. mot. **Hermann Bohnekamp** 582 z Dunkerki.
20 stycznia:
niem. par. **Stadt Stolp** 147 z Kopenhagi.
21 stycznia:
pol. par. **Poznań** 1 121 z Calais.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 200 ton złomu żelaznego.

RUCH DROBNICY.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

14 stycznia:
niem. par. **Tatti** 344 do Hamburga,
niem. p. **Alexandra** 438 do Hamburga,
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Victor** 469 do Hamburga,
duń. par. **Farö** 277 do Odense,
niem. par. **Lothar** 257 do Hamburga,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Claus** 162 do Szczecina,
niem. par. **Erna** 491 do Rygi,
hld. par. **Proteus** 605 do Amsterdamu,
niem. par. **Feronia** 343 do Rygi.
15 stycznia:
niem. par. **Specht** 355 do Antwerpji,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
16 stycznia:
fr. par. **Jumieges** 1 004 do Królewca,
fr. p. **Chateau Yquem** 1 290 do Rouen.
17 stycznia:
szw. par. **Iris** 196 do Göteborga,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Günther Russ** 575 do Rygi,
szw. m. **Erland** 886 do Konstantynopola.
18 stycznia:
niem. par. **Sperber** 448 do Kotki,
duń. par. **Ulf** 797 do Dunkerki.
19 stycznia:
niem. par. **Käte** 903 do Antwerpji,
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga.
20 stycznia:
niem. par. **Annemarie** 180 do Hamburga (i z drzewem),
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
duń. par. **Taarnholm** 828 do Liverpoolu.
21 stycznia:
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Leonhard** 421 do Hamburga,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
niem. par. **Reval** 575 do Tallinnu,
łot. par. **Percy** 437 do Helsingforsu (i z drzewem).

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

14 stycznia:
szw. par. **Iris** 169 z Helsingforsu,
niem. par. **Feronia** 343 z Vejle.
15 stycznia:
fr. par. **Yainoille** 836 z Antwerpji,
niem. par. **Tip** 765 z Antwerpji.
16 stycznia:
szw. mot. **Erland** 886 z Göteborga,
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu.
17 stycznia:
niem. par. **Annemarie** 180 z Hamburga,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Günther Russ** 575 z Hamburga,
niem par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
szw. par. **Sven** 191 z Hangö,
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga.
18 stycznia:
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.).
19 stycznia:
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
niem. par. **Bacchus** 362 z Rotterdamu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Helene** 162 z Hamburga.
20 stycznia:
niem. par. **Reval** 575 z Lubeki,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Luna** 279 z Bremy,
szw. par. **Egon** 291 z Karlshamnu.
21 stycznia:
niem. par. **Falk** 853 z Antwerpji.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	31. 1.	Estonia	Baltic America Line
	"	" "	21. 2.	Lituania	"
	"	" "	13. 3.	Estonia	"
31. 1.	" Lipawy	" Londynu	31. 1.	Baltara	Un. Baltic Corporation
1. 2.	" Londynu	" Lipawy	1. 2.	Baltonia	"
30. 1.	"	" Londynu	3. 2.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
31. 1.	" Hull	" Hull	3. 2.	Kovno	"
23. 1.	" Londynu	" Londynu	27. 1.	Tasso	"
24. 1.	" Hull	" Hull	27 1.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynię dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
5. 2.	z Le Havre	do Le Havre	6. 2.	S. S. Virginie	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.